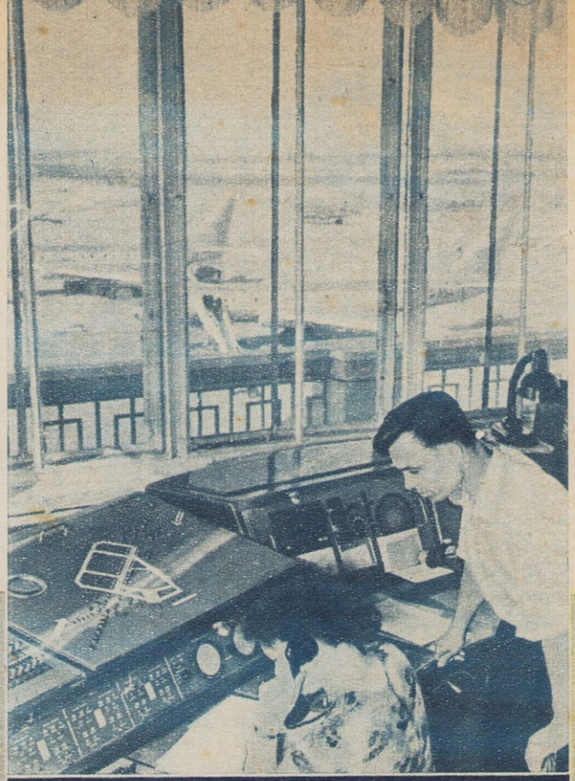
Skrzydlata POLSKA

NR 29 (367) • 16. VII. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł

Na zdjęciu niżej: Radzieckie pasażerskie samoloty komunikacyjne Tu-104 na lotnisku moskiewskim we Wnukowie. Foto: CAF



Ruch na olbrzymim lotnisku kierowany jest z wieży kontroli wyposażonej w nowoczesną aparaturę.

Echa

Minęło wprawdzie już dwa tygodnie od zakończenia VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie, jednakże echa tej olimpiady szybowcowej są i będą żywe wśród nas przez długi jeszcze okres. Właściwie to dopiero teraz, kiedy minęła gorączka mistrzostw możemy je ocenić spokojnie i rzeczowo.

Ogólny bilans mistrzostw jest dla nas jak najbardziej korzystny. Organizacyjnie Aeroklub PRL stanął na wysokości zadania i przygotował mistrzostwa dobrze, za co należy się pełne uznanie kierownictwu i całej obsłudze mistrzostw. Komplementów na ten temat nasłuchaliśmy się w Lesznie nie mało od prawie wszystkich ekip zagranicznych. Wyrazem tego jest również opinia przewodniczącego Komisji Szybowcowej FAI pana Adolfa Gehrigera, który w wywiadzie dla prasy powiedział m. in.:

„Nie zawiedliśmy się na Polsce. Wasz kraj, mający duże tradycje szybowcowe i wszechstronne doświadczenie w organizacji zawodów lotniczych, doskonale przygotował się do Szybowcowych Mistrzostw Świata. Dobre zakwaterowanie, dobre wyżywienie, dobra obsługa lotnicza — wszystko to stworzyło idealne warunki dla dobrego nastroju i szlachetnej rywalizacji o palmę pierwszeństwa. Przykładów tego jest wiele. Można wspomnieć np. o eskadrze samolotów holujących, która pobiła tu wszystkie stosowane dotychczas w tej dziedzinie rekordy. Wiadomo przecież że dzięki tym pilotom — holowanie 61 szybowców na wysokość 700-metrów trwa zaledwie 30 minut. Jest to prawdziwy wyczyn, nie wymagający komentarzy".

Mistrzostwa w Lesznie są, obok Challenge'u z 1934 r. bezsprzecznie największą imprezą jaką Polska kiedykolwiek w swych dziejach przeprowadzała w lotnictwie sportowym, przy czym o ile w organizacji wspomnianego Challenge'u brały też udział inne kraje (lot okrężny dookoła Europy), o tyle cała organizacja VII Szybowcowych Mistrzostw Świata spoczywała wyłącznie w rękach polskich, tj. Aeroklubu PRL. Nie znaczy to wcale, abyśmy nie widzieli wszystkich braków i błędów, stosunkowo zresztą nielicznych na tego rodzaju imprezie, jakie zakradły się do organizacji mistrzostw. Sami sobie nie musimy przecież „kadzić".

Z wników sportowych jak i rezultatów naszych reprezentantów na mistrzostwach w Lesznie możemy być zadowoleni. Wystawiliśmy reprezentację najlepszą, na jaką nas było stać, a członkowie naszej ekipy wypadli obok szybowników niemieckich, najlepiej wśród innych. Dla ilustracji tego pozwalam sobie przedstawić sporządzoną przeze mnie punktację łączną krajów wg. tzw. systemu olimpijskiego (tzn. licząc sześć pierwszych miejsc wyników ogólnych w każdej klasie, za 1-sze miejsce 6 pkt, 2-gie — 5 itd, aż do 6-tego miejsca 1 pkt):

1.	NRF (6 + 4)	10	punktów
2.	**Polska** (2 + 6 + 1)	**9**	„
3—5.	Anglia	5	„
3—5.	Finlandia	5	„
3—5.	Szwecja	5	„
6.	CSR	4	„
7.	Jugosławia	3	„
8.	Francja	1	„

Wydaje mi się, że punktacja ta odzwierciedla mniej więcej układ sił poszczególnych państw na tegoroczPolski w zestawieniu świadczy o tym, nych mistrzostwach, a druga pozycja obok innych wyników, że znajdujemy się w czołówce szybowcowej świata i stwierdzenie to nie jest wcale żadnym sloganem.

Znaczenie mistrzostw w Lesznie wykracza daleko poza ich organizacyjny i sportowy charakter. To przyjacielskie spotkanie lotników sportowych różnych krajów ma i swoją wymowę polityczną. Wielu uczestników zawodów było mile rozczarowanych pobytem w naszym kraju i wyniosło wrażenia inne od tych, jakie przed tym miało. Mogli oni się przekonać, że ludzie żyją u nas wcale nie tak najgorzej, a społeczeństwo jest żywotnie zainteresowane w rozwijaniu przyjaznych stosunków z innymi narodami i że pokojowe budownictwo coraz lepszego życia przyświeca całej naszej działalności m. in. i w lotnictwie sportowym.

IKARUS

LESZNO: EKIPY PRZYSTĘPUJĄ DO MONTAŻU SZYBOWCÓW. Foto: St. Kopf

DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

Mam 36 lat, ale chcę latać

Szanowny Panie Redaktorze!

Pozwalam sobie zwrócić się do Pana, gdyż czuję się mocno zawiedziony. Gdy opublikował Pan w nr 8 z roku bieżącego wiadomość, że „Skrzydlata Polska" zainicjowała, zaś APRL poprzez aeroklubu regionalne realizuje „Korespondencyjny Teoretyczny Kurs Szybowcowy dla Wszystkich", sądziłem, że będą mógł jednak zrealizować swe marzenia o lataniu, które ze względu na wiek uważałem już za nie do osiągnięcia. Utwierdziło mnie w tym zapewnienie zawarte w notatce, że (cytuję) „Ci uczestnicy kursu, którzy złożą egzamin z wynikiem co najmniej dobrym lub bardzo dobrym, będą mieli szansę na szkolenie praktyczne, oczywiście pod warunkiem posiadania odpowiedniego stanu zdrowia".

Jak wygląda jednak smutna dla mnie rzeczywistość? Zgodnie ze wskazówkami zawartymi w notatce zgłosiłem swój udział w kursie w Aeroklubie Krakowskim, odbyłem seminaria i zgłosiłem się do egzaminu, który złożyłem z wynikiem celującym. Na dowód tego otrzymałem bardzo ładnie wydane świadectwo. Równocześnie poinformowano mnie, że wobec przekroczenia przeze mnie granicy wieku (mam 36 lat) o szkoleniu praktycznym, a co za tym idzie o lataniu — nie może być mowy. Aeroklub wyraził pogląd, że zawarte w notatce sformułowanie (cytuję) „Dlatego też na szkolenie teoretyczne przyjmujemy wszystkich bez wyjątku — na praktyczne tylko zakwalifikowanych przez komisję lekarską" — znalazło się w prasie poza porozumieniem z APRL, ponieważ aeroklub nie otrzymał dotąd żadnych zmian do wymogów dla kandydatów na szkolenie szybowcowe, którzy wyłonią się z uczestników kursu. Krótko mówiąc — aeroklub, wobec braku dyspozycji z APRL, nie wie co ma robić z takim jak ja delikwentem i uważa, że w oparciu o notatkę prasową nie jest upoważniony do szkolenia kandydatów, którzy przekroczyli granicę wieku.

Niestety tak się jakoś dotychczas składało, że nie mogłem zająć się praktycznie interesującym mnie przecież od lat lotnictwem. Przed wojną gimnazjum, po wojnie studia i praca zawodowa, no i już ten przekroczony wiek. Tak więc kurs był dla mnie wielką nadzieją. Jestem przekonany, że jeśliby zechciał Pan łaskawie wystąpić z interwencją do APRL, który przecież podpisał jako realizator notatkę o rozpisaniu kursu, sprawa się wyjaśni i będę jednak mógł przejść po uprzednim badaniu lekarskim i jego pomyślnym wyniku przeszkolenie praktyczne.

Czesław Arkusiewicz — Kraków

Granicę wieku wymaganego od kandydatów na szkolenie szybowcowe rzeczywiście Pan przekroczył. Nie ma jednak reguły bez wyjątku. I w tym przypadku dyrektor APRL, u którego informowaliśmy się w tej sprawie, stwierdził, że Aeroklub Krakowski powinien przyjąć Pana zgłoszenie i o ile wyniki badań lekarskich będą pomyślne — wysłać na szkolenie do jednej ze szkół szybowcowych.

Nie złośliwość, a przepisy

W związku z notatką zamieszczoną w kronice lotnictwa sportowego w numerze 21 „Skrzydlatej Polski" z dnia 21 maja 1958 r. pt. „W krainie biurokracji" — Dyrekcja Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego wyjaśnia, że w sprawie zwiedzenia Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego nr 2 w Jeżowie przez uczestników Wyczynowej Szkoły Szybowcowej zajęła swoje stanowisko w piśmie znak NE-Z-02/1769/58 z dnia 12 maja 1958 r. skierowanym do Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w odpowiedzi na prośbę Działu Wyszkolenia APRL, ustosunkowując się pozytwnie do tego zagadnienia.

Równocześnie Dyrekcja ZSLS pragnie poinformować, że taka procedura wydawania zezwoleń na zwiedzanie Zakładów nie jest podyktowana ani złośliwością ani biurokracją, jak to „złośliwie" zresztą stwierdził autor notatki, lecz wiążącymi przedsiębiorstwo w tym zakresie przepisami.

St. Wasilewski — dyrektor

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 9 LIPCA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 4110/C A-34

Żar

w walce z powodzią

KILKA dni temu wylała Soła, niosąc ze sobą nieszczęście. Już wody zaczynały powoli opadać, gdy znowu dnia 5 lipca w godzinach popołudniowych rozległo się wycie syren. Woda znowu się podnosi, idzie wysoka fala. Powtórnie ulewne deszcze zamieniły strumyki w rwące potoki.

Kto żyw śpieszy z pomocą. Patronat nad akcją objął premier Cyrankiewicz. Komitet przeciwpowodziowy ma kłopoty, dokąd najpierw posłać posiłki. Linie telefoniczne są zerwane, nie ma łączności. Tylko zwiad lotniczy może natychmiast wyjaśnić sytuację, jaka panuje w głębokich i niedostępnych dolinach górskich. Do akcji startuje CSS-13 z pilotem Bodnarem. Obserwatorem jest ob. Lis, zawiadowca tutejszego lotniska. Ma on ze sobą radiostację UKF (w które niedawno został wyposażony Żar). Inne stacje zostają błyskawicznie zainstalowane w Komendzie MO w Żywcu, punkcie dyspozycyjnym i samochodzie.

Z powietrza płyną meldunki: Woda dochodzi do domostw w Zadzielu" — „Pola uprawne i sady zalane koło wsi Cisiec" — „Koło Cisiec Soła całkowicie zmieniła koryto i płynie obok mostu" — „Rajcza, Ujsoły i Złotna całkowicie odcięte. Ludziom tutaj jednak już nic poważnego nie grozi!". Wreszcie uspokajająca wiadomość — „Wysoka fala przestała zagrażać, jest ona niższa niż się spodziewaliśmy". Wszyscy odetchnęli z ulgą. Sytuacja została opanowana.

W drodze powrotnej niespodziewanie mgła zakryła Żar. Teraz w słuchawkach słychać głos kierownika szkoły Dziurzyńskiego, który spokojnie obserwuje lot samolotu z ziemi. Lądowanie odbyło się szczęśliwie i bezpiecznie.

Później jeszcze kilkakrotnie startował CSS z żywnością i lekarstwami dla odciętych od świata wsi, kolonii i obozów harcerskich.

Janusz Ruge

Tereny południowej Polski nawiedziła ostatnio groźna w swych skutkach powódź. Z pomocą ludności na zagrożonych terenach przyszło między innymi lotnictwo cywilne i wojskowe. Samoloty i śmigłowce dowoziły odciętej od świata ludności żywność, pomagały w ewakuacji itp. Na zdjęciu: Samolot wojskowy An-2 i śmigłowiec SM-1 nad terenem powodzi.

Foto: CAF

Letnie ćwiczenia wojskowe

W drugiej połowie czerwca rozpoczęły się doroczne letnie ćwiczenia wojskowe. Uczestniczą w nich oddziały wojsk lądowych i lotnictwa. Na zdjęciu: Żołnierze obrony przeciwlotniczej w czasie ćwiczeń w nanoszeniu na mapę aktualnej sytuacji w powietrzu. W wykryciu „nieprzyjaciela" pomagają im urządzenia radiolokacyjne.

Foto: CAF

KLUB SPRAWOZDAWCÓW LOTNICZYCH

OGŁASZA STAŁY PÓŁROCZNY KONKURS NA NAJLEPSZE PUBLIKACJE O LOTNICTWIE POLSKIM

Klub Sprawozdawców Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich przy współudziale Dowództwa Wojsk Lotniczych, Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i redakcji „Skrzydlatej Polski" ogłasza stały, półroczny konkurs na najlepszą publikację o lotnictwie polskim (artykuł, reportaż, opowiadanie, audycja radiowa lub telewizyjna w prasie, radio i telewizji.

W konkursie mogą brać udział obok członków Klubu Sprawozdawców Lotniczych wszyscy dziennikarze — członkowie SDP oraz dziennikarze lotniczej prasy fachowej (z miesięczników i kwartalników) nie będący członkami SDP.

Ustalone zostały następujące nagrody pieniężne:

I w wysokości — 6 000 zł
— po 3 000 zł dwie II w wysokości
oraz trzy wyróżnienia po — 1 000 zł każde.

Jury w skład którego wchodzą: dwóch przedstawicieli KSL, po jednym z SDP, DWL, APRL i „Skrzydlatej Polski" zastrzega sobie prawo nie przyznawania nagród w podanej kolejności lub jednej z nich albo podziału całej sumy na większą ilość nagród w przypadkach uzasadnionych słabym względnie różnoprodnym poziomem zgłaszanych prac. Jury ma także prawo przyznania nagrody za całokształt prasowych publikacji w danym półroczu.

Artykuły, reportaże, opowiadania (względnie audycje radiowe i telewizyjne) zgłaszają do nagród poszczególne redakcje lub sami zainteresowani dziennikarze, najpóźniej do dnia 1 sierpnia za pierwsze półrocze br., załączając do zgłoszenia co najmniej 5 egzemplarzy gazety lub czasopisma, w którym umieszczona została zgłoszona do nagrody publikacja. W przypadku radia — redakcja zobowiązana jest umożliwić członkom jury odtworzenie z taśmy magnetofonowej zgłoszonej audycji. Zgłoszenia pisemne należy kierować osobiście bądź pocztą na adres: **Zarząd Klubu Sprawozdawców Lotniczych, Sekretariat Oddziału Warszawskiego SDP, Warszawa, ul. Foksal 3/5.** Ogłoszenie wyników konkursu nastąpi na początku września br. w dniu Święta Lotnictwa.

ZARZĄD
KLUBU SPRAWOZDAWCÓW LOTNICZYCH
przy SDP

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Ministerstwo gospodarki Bawarii (NRF) planuje budowę nowego komunikacyjnego portu lotniczego w pobliżu Mühlhausen. Aby uniemożliwić ewentualne wykorzystywanie lotniska przez dowództwo lotnictwa dla celów wojskowych, zbudowane będą odpowiednio krótkie pasy do startów i lądowań. (z)

Rocznie około 30 pilotów brakuje szwajcarskim liniom lotniczym do zabezpieczenia nieprzerwanego ruchu samolotów na szybko rozbudowujących się liniach „Swissair". W celu przeciwdziałania kryzysowi rząd szwajcarski opracował szczegółowy plan werbunku i szkolenia kandydatów na pilotów, zlecając wykonanie go Aeroklubowi Szwajcarii. (z)

Holenderskie zakłady Fokker produkują obecnie z licencji angielskiej 460 myśliwców odrzutowych Hawker „Hunter" — 204 dla Holandii i 256 dla Belgii. Całość wykonana będzie w ciągu roku 1959. (z)

Dla lotnictwa wojskowego USA rząd amerykański zamówił ostatnio około 1 000 samolotów. Będą to przede wszystkim następujące typy: F-101 „Voodoo", F-102 „Delta Daggersuper", F 106 „Delta Dart", F-105 „Thunderchief", KC-135 „Stratotanker", C-130 „Hercules", Douglas C 133, B-58 „Hustler", Cessna T-36 i Northrop T-38. Do połowy roku 1959 dostarczonych będzie 47 bombowców B-58 „Hustler". (z)

Walka o pierwszeństwo, czyli o to kto będzie dostarczał państwom NATO standartowych samolotów szturmowych do zwalczania celów naziemnych, trwa w dalszym ciągu między Włochami i Francuzami. Włosi oferują typ Fiat G 91, Francuzi — Breguet „Taon". Obecnie obydwa typy są zalecane do użytku. Włosi podają z dumą, że otrzymali już zamówienie na budowę 148 samolotów Fiat G-91: 50 dla potrzeb własnych, 50 dla NRF i 48 dla Francji. (z)

W USA opracowywany jest obecnie projekt nowego bombowca strategicznego o napędzie odrzutowym. Ma on rozwijać prędkość rzędu liczby Ma = 4, osiągać wysokość 30 km i dysponować zasięgiem 16 000 km. Samolot ten będzie startował przy użyciu rakiet pomocniczych. Do prac nad produkcją zaangażowane zostały największe zakłady w USA, w tym North American, Boeing i Convair. Zakłady North American wykorzystają tu swe doświadczenia uzyskane przy produkcji pocisków „Navaho", Boeing — oprze się na produkcji rakiet „Bomarc", Convair — zużytkuje swe doświadczenia z budowy bombowców „Hustler". (z)

Szwajcaria ma zakupić licencję na budowę myśliwców amerykańskich Grumman „Super Tiger". W związku z tym zaniechano seryjnej budowy szwajcarskich myśliwców P-16. Powodem stały się wypadki tego typu maszyn, wskazujące na ukryte wady w konstrukcji. „Super Tiger" został wybrany m. in. dlatego, iż dysponuje krótkim rozbiegiem i dobiegiem (jest to w zasadzie myśliwiec przeznaczony do startów z lotniskowca). (z)

Pierwszy start najnowszego bombowca amerykańskiego North American XB-70 (WS 100 A) odbędzie się w roku 1962. W roku 1963 bombowce XB-70 wejdą już do służby w lotnictwie strategicznym USA. (z)

Rakieta międzykontynentalna Convair SM-65 A „Atlas" dysponuje zasięgiem 10 200 km. (z)

Rozpoczyna się uzbrajanie jednostek RAF w rakiety klasy „ziemia — powietrze" „Bloodhound" rozwijające prędkość ponad 3 200 km/h. Rakiety tego typu produkują fabryki Bristol i dwie — Ferranti. (z)

Zespół 200 inżynierów w zakładach Boeing (USA) przystąpił na zlecenie lotnictwa wojskowego do opracowywania planów statku kosmicznego z załogą ludzką. (z)

W zakładach North American w Los Angeles (USA) budowany jest pierwszy w świecie samolot pocisk do lotów kosmicznych z załogą ludzką — X-15. Dotychczas koszty produkcji wyniosły 80 milionów dolarów. (z)

Kryptonimem „Dynasoar" nazwany jest projekt nowego amerykańskiego bombowca rakietowego, opartego na koncepcji niemieckiego naukowca prof. Sängera sprzed 1945 r. (z)

W amerykańskim lotnictwie morskim wprowadzono następującą nową klasyfikację pocisków zdalnie kierowanych: powietrze — powietrze, powietrze — okręt, powietrze — pod wodą, okręt — okręt, okręt — powietrze, okręt — pod wodą, spod wody — okręt, spod wody — ziemia, spod wody — pod wodę. (z)

Komunikacyjny port lotniczy Kopenhaga — Kastrup stał się najważniejszym punktem wypadowym dla linii komunikacyjnych państw socjalistycznych. Wykorzystywany jest on przez samoloty pasażerskie Polski, ZSRR, Węgier i Czechosłowacji, a obecnie rozmowy w celu doprowadzenia do Kopenhagi swych linii przeprowadzają z Danią: bułgarska TABSO i — ostatnio — Rumunia. (z)

Koszt wyszkolenia w NRF pilota śmigłowcowego (około 100 godzin lotu) wynosi 40 000 marek. Spodziewane jest zmniejszenie tej sumy o 50% przez użycie do szkolenia śmigłowcowego „link trenera". (z)

Według doniesień amerykańskiej agencji prasowej UPI, 24 czerwca br. na poligonie doświadczalnym Cape Canaveral odbyła się próba z rakietą typu „Polaris" o teoretycznym zasięgu 1 500 mil. Agencja podaje, że „tak jak zaplanowano", rakieta uniosła się z wyrzutni i po 25 sekundach lotu rozerwała się na części. Szczątki rakiety spadły do Oceanu Atlantyckiego w odległości 5 mil od wyrzutni. (sz)

Królowa Brytyjska Elżbieta mianowała generała brygady Roberta Normana Batesona swoim adiutantem. 46-letni Bateson wsławił się podczas II wojny światowej jako jeden z najbardziej odważnych pilotów. Na lekkim bombowcu typu „Mosquito" przeprowadzał udane naloty na kwaterę główną Gestapo w Hadze, Kopenhadze i duńskim mieście Odensee. Za wyczyny te oraz za naloty na wyrzutnie „V-1" otrzymał on wysokie odznaczenia państwowe. (sz)

Agencja ADN podała, że uczonym wschodnio-niemieckim udało się sfotografować przy pomocy specjalnej aparatury rakietę-nosiciela trzeciego sputnika radzieckiego, podczas przelatywania rakiety nad terytorium NRD. (sz)

Jak donosi dziennik „Le Monde", w Paryżu dobiegają końca rozmowy w sprawie otwarcia bezpośredniej linii lotniczej Paryż — Moskwa. Stronę radziecką reprezentuje w tych rozmowach marszałek Żigariew, szef radzieckiego lotnictwa cywilnego i dyrektor „Aerofłotu". Drugiego kontrahenta zaś — przedstawiciele francuskiego finisterstwa spraw zagranicznych i ministerstwa komunikacji. (sz)

PRZEDSTAWIAMY

Ernst Haase

Nicholas Goodhart

Rudolf Mestan

Božidar Komac

Edward Makula

Daniel Barbera

ERNST GÜNTHER HAASE
NRF

Inżynier lotniczy, lat 45. Aeroklub Nordtern. Lata od r. 1930. Pilot samolotowy. Na szybowcach wylatał 2000 godzin. Ma Złotą Odznakę Szybowcową z dwoma diamentami oraz rekord świata w prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km w kategorii szybowców dwumiejscowych — 80,338 km/h. W mistrzostwach świata startował po raz czwarty.

NICHOLAS GOODHART
Wielka Brytania

Rzeczoznawca lotnictwa morskiego, lat 38. Królewski Klub Szybowcowy. Lata od r. 1948. Na szybowcach wylatał 700 godzin. Jedyny szybownik angielski, posiadający diamentową odznakę szybowcową. W r. 1956 w Saint Yan (Francja) zdobył mistrzostwo świata w kategorii szybowców dwumiejscowych (pasażer Frank Foster).

RUDOLF MESTAN
Czechosłowacja

Ślusarz w Zakładach Przemysłowych w Strakonicach, lat 22. Aeroklub Czeskie Budziejowice. Lata od r. 1951. Pilot samolotowy. Na szybowcach wylatał 650 godzin. Ma Złotą Odznakę Szybowcową z jednym diamentem. W Lesznie ustanowił rekord krajowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km wynikiem 66,6 km/h.

BOŻIDAR KOMAC
Jugosławia

Instruktor szybowcowy, lat 32. Centralna Szkoła Szybowcowa we Vrsac. Lata od r. 1946. Pilot samolotowy. Na szybowcach wylatał 1350 godzin. Ma diamentową odznakę szybowcową. W latach 1953 i 1955 zdobył mistrzostwo Jugosławii. Ma na swym koncie 9 rekordów krajowych. W Lesznie, w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 300 km, uzyskał wynik lepszy od rekordu świata — 79 km/h.

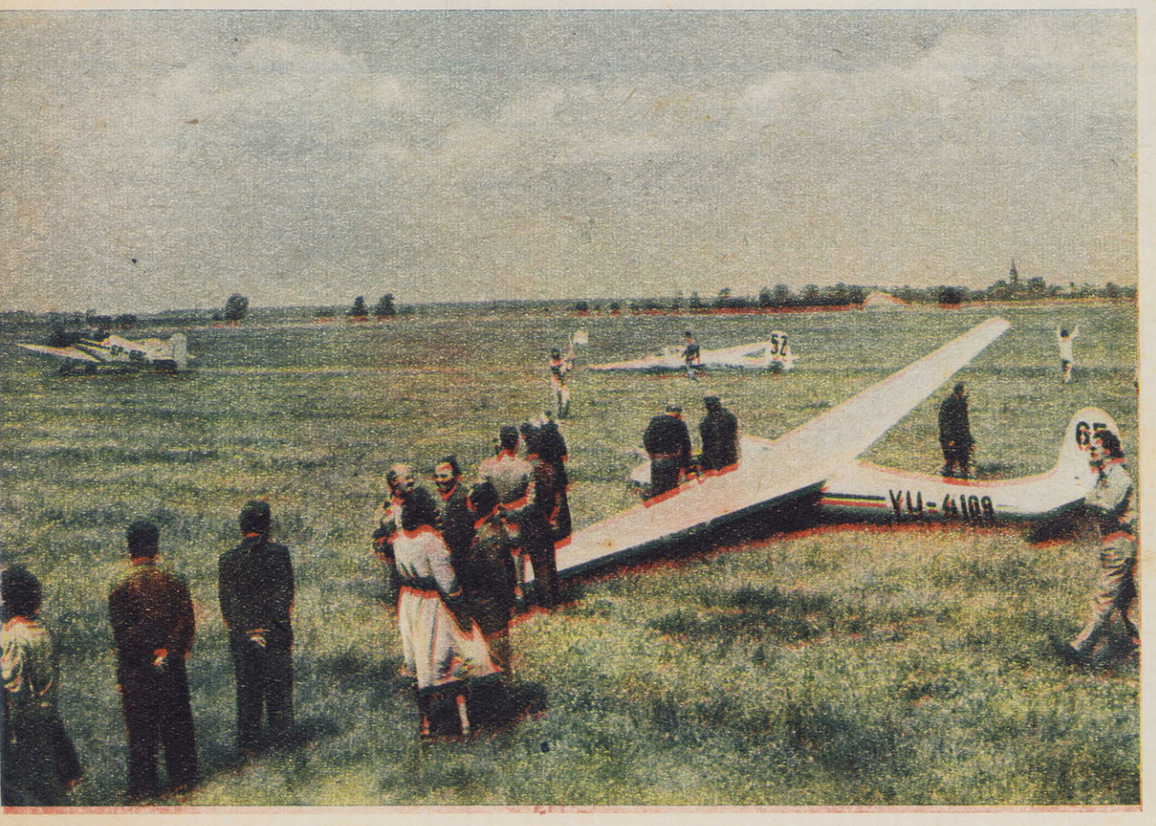
EDWARD MAKULA
Polska

Inżynier-mechanik, lat 27. Aeroklub Śląski. Lata od r. 1946. Pilot samolotowy. Na szybowcach wylatał 925 godzin. Ma diamentową odznakę szybowcową. Wielokrotny rekordzista krajowy i międzynarodowy. Zwycięzca Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie w r. 1954. Szybowcowy mistrz Polski i wicemistrz Jugosławii na rok 1957.

DANIEL BARBERA
Francja

Instruktor szybowcowy i samolotowy, lat 31. Aeroklub Beriers. Lata od 1946 r. Na szybowcach wylatał 1400 godzin. Ma diamentową odznakę szybowcową.

Na starcie w Lesznie
Foto: B. Koszewski



Co sądzą o mistrzostwach

TUOMO TERVO — kierownik ekipy (Finlandia): Ogólnie organizacja mistrzostw była dobra. Mam tylko jedno zastrzeżenie: informacje o pilotach lądujących w terenie nie zawsze były podawane natychmiast i w konsekwencji tracili oni szanse na ewentualny ponowny start. Miałem na przykład taki przypadek z Tandefeltem. W przelocie do Ostrowa lądował on przygodnie o godzinie 14-tej, a miejsce jego lądowania zaznaczono na mapie dopiero o godzinie 18-tej, nie podając przedtem żadnego komunikatu. To zresztą nie był jedyny przypadek. Mógłbym mieć również trochę pretensji do komisji sędziowskiej za późne podawanie wyników. Nie mówię oczywiście o wynikach oficjalnych, ale nieoficjalne, obliczone na podstawie zgłoszeń telefonicznych, można by podawać wcześniej. To było niezwykle istotne dla dziennikarzy. Ja także jestem korespondentem fińskiego czasopisma lotniczego i to mi utrudniało szybką informację.

NAJLEPSZYCH SZYBOWNIKÓW ŚWIATA

Adam Witek

Per Axel Persson

Heinrich Huth

Juhani Horma

Harald Tandefelt

Jerzy Wojnar

ADAM WITEK
Polska

Ekonomista, lat 31. Aeroklub Jeleniogórski. Lata od r. 1946. Pilot samolotowy i instruktor szybowcowy. Na szybowcach wylatał 1450 godzin. Ma diamentową odznakę szybowcową. Ustanowił dwa szybowcowe prędkościowe wyczyny homologowane. Zwycięzca eliminacji szybowcowej kadry narodowej w r. 1958.

PER AXEL PERSSON
Szwecja

Kapitan lotnictwa, lat 36. Aeroklub Ljungleyhed. Lata od r. 1941, na szybowcach od r. 1942. Pilot samolotowy. Na szybowcach wylatał 500 godzin. Ma Złotą Odznakę Szybowcową z jednym diamentem. Mistrz świata w roku 1948 (Samedan). W latach 1947 i 1957 zdobył mistrzostwo Szwecji w szybownictwie. W mistrzostwach świata startował po raz piąty.

HEINRICH HUTH
NRF

Rzeczoznawca lotniczy, lat 50. Aeroklub Hamburg. Lata od r. 1928. Na szybowcach wylatał 2000 godzin. Ma diamentową odznakę szybowcową. Dwukrotny zwycięzca krajowych zawodów szybowcowych w kategorii szybowców dwumiejscowych. Rekordzista krajowy w przelocie docelowo-powrotnym w kategorii szybowców dwumiejscowych.

JUHANI HORMA
Finlandia

Strażak, lat 28. Aeroklub Hameen linnau Ilmailukerko. Lata od r. 1946. Na szybowcach wylatał 550 godzin. Ma Złotą Odznakę Szybowcową z dwoma diamentami (diament za przelot otwarty ponad 500 km zdobył w Lesznie). Czterokrotny rekordzista Finlandii w przelocie otwartym, docelowym, po trasie trójkąta i docelowo - powrotnym.

HARALD TANDEFELT
Finlandia

Ekonomista, lat 32. Aeroklub Helsinki. Lata od r. 1942. Na szybowcach wylatał 550 godzin. Ma Złotą Odznakę Szybowcową z jednym diamentem, który zdobył w Lesznie.

JERZY WOJNAR
Polska

Lat 27. Aeroklub Podkarpacki. Lata od r. 1946. Na szybowcach wylatał 1115 godzin. Ma diamentową odznakę szybowcową. Wybitny pilot akrobacyjny. Wielokrotny rekordzista krajowy i międzynarodowy. Zwycięzca zawodów szybowcowych w latach 1951 i 1952. Szybowcowy mistrz Polski na rok 1955 i wicemistrz w latach 1956 i 1957.

ZWONIMIR RAIN — pilot (Jugosławia): W mistrzostwach świata startuję po raz trzeci i na żadnych z nich warunki meteorologiczne nie były najlepsze. Znając polskie warunki z roku ubiegłego, sądziliśmy, że będą one lepsze niż się okazało i dlatego przygotowaliśmy odpowiedni do nich sprzęt. Tymczasem i tu pogoda zawiodła, toteż uzyskanie dobrego miejsca w konkurencji było wielką loterią. Wydaje mi się, że szybowce klasy standart powinny być również wyposażone w radio, klapy i zbiorniki balastowe. Komisja sędziowska powinna podawać wcześniej wyniki nieoficjalne, obliczane na podstawie zgłoszeń telefonicznych, jak to było we Francji. Dla pilotów bardzo interesujące są wyniki i każdy z nich powinien je otrzymać. Tu dostawali je tylko kierownicy ekip. I ostatnia uwaga: przeloty otwarte nie są ciekawą konkurencją. Należy rozgrywać raczej więcej przelotów prędkościowych. Przelot otwarty, jako że jest konkurencją obowiązkową, można by rozegrać przy słabych warunkach meteo. Wtedy wiadomo, że nikt daleko nie zaleci i nie straci się ewentualnie dobrych warunków dnia następnego.

PROF. JOSEF STUPER — kierownik ekipy (NRF): Uważam, że organizatorzy zrobili wszystko, aby mistrzostwa wypadły jak najlepiej. Mieliśmy trochę kłopotów w połączeniach telefonicznych z terenu przygodnych lądowań. Również mapy były nie bardzo dokładne, co powodowało trudności w odnalezieniu pilota w terenie. Chciałbym tu podkreślić doskonałą pracę pilotów holujących. Odniosłem wrażenie, że byli to nie tylko piloci samolotowi ale także dobrzy szybownicy.

LAJOS LEGENYEI i NANDOR OPITZ — piloci (Węgry): Musimy wyrazić swoje zadowolenie z udziału w mistrzostwach, mimo, że wypadliśmy raczej słabo. W przygotowaniach naszych do mistrzostw było za dużo nerwowości i trema przed wystawieniem nowego zespołu, bez doświadczenia w tego rodzaju spotkaniach i z nowym, niewypróbowanym sprzętem, załamała nas trochę psychicznie. Okazało się jednak, że trema była raczej zbytecznym balastem. Do organizacji mistrzostw nie mamy żadnych zastrzeżeń.

PER AXEL PERSSON — wicemistrz świata w klasie standart (Szwecja): Ogólnie mistrzostwa były dobrze zorganizowane. Porównując niektóre odcinki z organizacją we Francji — wydaje mi się, że tam start trwał krócej niż w Lesznie, ale tam było mniej szybowców. Stanowczo za krótko otwarty był start, co uniemożliwiało pilotom powtórne starty.

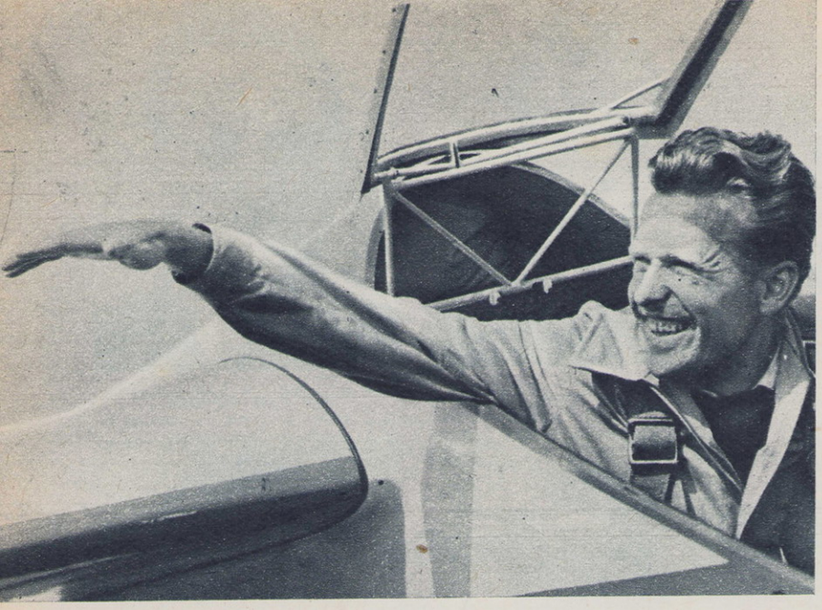
ENDRO FARKAS — kierownik ekipy (Węgry): W organizacji mistrzostw trudno znaleźć jakieś „ale". Początkowo trochę niesprawna była informacja o pilotach lądujących w terenie. Zbyt późno się o tym dowiadywaliśmy, co powodowało trudności w szybkim ściąganiu pilota na lotnisko. Start był zorganizowany bardzo dobrze i wypuszczenie wszystkich szybowców w powietrze trwało — według moich obliczeń — trzy minuty krócej niż we Francji, mimo że w Lesznie było więcej szybowców.

ANDRE XHAET, pilot (Belgia). Jestem zachwycony Adamem Witkiem, jego sylwetką sportową, uprzejmością, sposobem bycia, jego osiągnięciami szybowcowymi. Dla mnie stał się on szybowcowym Toni Sailerem. Uważam, że Toni i Adam to jakieś dwie podobne do siebie osoby, dwie zbliżone indywidualności. Zwycięstwo Witka nie było przypadkowe. Ponadto chciałbym dodać, że w czasie trwania mistrzostw zorganizowano za mało imprez rozrywkowych. Czasem było naprawdę trochę nudno. Nie zawsze człowiek miał ochotę szukać rozrywek na własną rękę w mieście.

ALBERTO ARAOZ, pilot (Argentyna). Uważam mistrzostwa za bardzo udane. Jestem osobiście bardzo szczęśliwy, że brałem udział w tej wspaniałej imprezie i że miałem sposobność choć trochę poznać Polskę. Słabą stroną mistrzostw była sprawa posiłków, kąpieli i umywalni. Posiłki były wydawane niepunktualnie, zawodnicy musieli nieraz poświęcać zbyt wiele czasu na czekanie. Posiłki na ogół miały wysoką wartość odżywczą lecz były zbyt monotonne.

DONALD BROWN, pilot (Australia). Uważam, że można mieć zastrzeżenia do meteorologów za opóźnione prognozy pogodowe. Moim zdaniem komunikat meteo powinien być rozdany pilotom przed odprawą, jeśli już nie w pełnym brzmieniu to przynajmniej w skrócie, aby mogli się oni z nim zapoznać i zapytać o interesujące ich szczegóły przy omawianiu prognozy na trasę przelotu. System losowania numerów startowych na każdą konkurencję nie jest moim zdaniem najszczęśliwszy. W związku z tym zaproponowałbym pewien eksperyment. Otóż za podstawę przyjąłbym numer konkursowy zawodnika i w zależności od ilości przewidywanych konkurencji numery przesuwał o 6, 8 lub 10 miejsc. Na przykład pilot z numerem 7 miałby następujące kolejki: 7, 17, 27, 37, 47, 57 i 8. Start winien być otwarty możliwie najwcześniej, oczywiście w zależności od dogodnych warunków atmosferycznych. Organizacja startu w Lesznie — bardzo szybka i na poziomie.

PIERRE LAFOSSE pilot (Belgia): Adam Witek stał się dla mnie mistrzem sympatii. Tak jak niektórzy twierdzą, jest on szybowcowym Toni Sailerem. Latałem na „Musze-Standart" i muszę stwierdzić, że zwycięstwo Witka jest tym cenniejsze, ponieważ uzyskał on swój sukces na szybowcu o stosunkowo mniejszej doskonałości od maszyn jego przeciwników. Uważam, że najlepszym szybowcem w klasie standart był Ka-6. Latałem dotychczas na 19 typach szybowców i spośród wszystkich najwyżej oceniam Ka-6. Mówię to, nie wiedząc jaka w tej sprawie będzie decyzja OSTIV-u. Ogólnie o mistrzostwach mogę powiedzieć, że brak było sprężystości.



SZYBOWCOWY TONI SAILER

DZIWNIE człowieka ściskało w gardle, gdy Adamowi Witkowi stojącemu na podium nakładano przez ramię wstęgę Szybowcowego Mistrza Świata, wręczano złoty medal i puchar. Ciepły dreszcz wzruszenia przebiegał po ciele kiedy wiązanka biało-czerwonych róż i „Jeszcze Polska nie zginęła..." dopełniły niezapomnianej uroczystości. Co najmniej trzydziestu fotoreporterów uwieczniło tę niecodzienną chwilę przeróżnymi aparatami.

Ten przystojny szybownik o zawsze pogodnej twarzy zadziwił wszystkich swoim pięknym sukcesem, wywołał odruch zainteresowania i uznania tak wśród gości zagranicznych jak i naszego społeczeństwa. Wspaniałym zwycięstwem jakie odniósł po czternastodniowych zmaganiach z najlepszymi szybownikami świata nie tylko potwierdził swą wysoką klasę pilota z eliminacji kadry narodowej, ale nadał jaśniejszego blasku polskiemu szybownictwu. Jego wyróżniającą się na mistrzostwach postawę sportową, cechy i wygląd zewnętrzny oraz ciągły uśmiech szybko odkryli szybownicy zagraniczni. Mało — nazwali go nie tylko szybowcowym Toni Sailerem, ale mistrzem sympatii. Pilot Pierre Lafosse, który zajął na mistrzostwach 21 miejsce, po odbyciu lotu na „Musze-Standart" oświadczył, że jego uznanie dla Witka wzrosło podwójnie. Nie sądził, że szybowiec Polaka ma mniejszą doskonałość od maszyny Ka-6, na której on sam startował.

Gdy Witek wrócił na swoje miejsce, pocałunkom i uściskom ze strony członków ekipy polskiej nie było końca. Również bardzo przeżyła tę chwilę jego żona. „Skrzydlata Polska" była jedną z pierwszych, która złożyła gratulacje naszemu mistrzowi świata.

A potem nastąpiło udzielanie autografów i dedykacji, składano nowe gratulacje, uściski, nadeszły telegramy z całego świata.

Rozmowę z nowokreowanym mistrzem przeprowadziłem dopiero następnego dnia.

— Przede wszystkim, czy mógłby Pan powiedzieć o swoim przygotowaniu do mistrzostw?

— Eliminacje szybowcowej kadry narodowej, które przebiegały w ostrej walce sportowej, nadały właściwy szlif naszej formie. Trening w Lisich Kątach, gdzie na zmianę latałem z Jurkiem Wojnarem na „Musze-Standart", też mi wiele pomógł. Do mistrzostw wylatałem na niej około piętnastu godzin w różnych warunkach meteorologicznych. Szybowiec, który dostałem na kilka dni przed mistrzostwami, różnił się nieco od tamtego, ale szybko się w niego wlatałem. Ogólnie rzecz biorąc do mistrzostw przygotowany byłem nieźle.

— Jaką konkurencję uważa Pan dla siebie za najkorzystniejszą?

— Przelot docelowo-powrotny Leszno — Jelenia Góra — Leszno. Dał on mi wiele osobistej satysfakcji, ponieważ nie był łatwy.

— A pechową?

— Czwarta konkurencja — przelot docelowy do Ostrowa. Chciałem ten lot wykonać dwa razy. Odeszłem na trasę wcześnie, w bardzo słabych warunkach. Przyłączył się do mnie wówczas Philip Wills. Po ukończeniu tej konkurencji sądziłem, że nie wielu pilotów doleci do Ostrowa, bowiem tak niekorzystne warunki pogodowe jakie były na trasie nie zdarzyły mi się nigdy podczas prędkościowego przelotu docelowego na wszystkich zawodach w jakich uczestniczyłem. Na dowód tego może posłużyć fakt, że pięć razy wracałem się pod wiatr, aby wyjść na słońce i utrzymać się w powietrzu, co nie jest w ogóle do pomyślenia w stukilometrowym przelocie docelowym. Niestety nie zdążyłem wrócić w odpowiednim czasie do Leszna, aby polecieć po raz drugi. Wtedy warunki były wspaniałe.

— Które z konkurencji, Pana zdaniem, zostały przeprowadzone w dobrych warunkach atmosferycznych?

— Na sześć konkurencji tylko dwie były rozegrane w dobrych warunkach: prędkościowy przelot po trasie trójkąta sto kilometrów i przelot otwarty. W pozostałych konkurencjach zadanie postawione przed pilotami było niezwykle trudne.

— Wiele mówiono i mówi się na temat „Muchy-Standart". Jakie jest Pana zdanie o tym szybowcu?

— „Mucha-Standart" jest szybowcem udanym, ale w porównaniu do takich jak Ka-6 i PIK-3c ustępuje im znacznie w osiągach. Szybowce zagraniczne wykonane są niezwykle dokładnie, szczególnie skrzydła.

— Kogo uważał Pan za swych najgroźniejszych przeciwników w klasie standart?

— Jeszcze przed mistrzostwami — byłego mistrza świata Per Axel Perssona, Philipa Willsa oraz francuskiego szybownika Camille Labar. Po pierwszych konkurencjach zorientowałem się, że najgroźniejszymi na placu boju pozostają Szwed Persson, Niemiec Huth i doskonali Finowie.

— Pana uwagi krytyczne o mistrzostwach?

— Organizacja startu dobra. Stołówka słabo zorganizowana, ponieważ piloci po powrocie z trasy przelotu często nie mieli co jeść.

— Czy kierownictwo polskiej ekipy zdało egzamin praktyczny w tej wielkiej imprezie szybowcowej?

— Tak, szczególnie Andrzej Jankowski zrobił wszystko, aby maksymalnie ułatwić wykonanie postawionych przed nami zadań.

— Z jakimi wrażeniami wyjeżdża Pan z Leszna?

— Jestem szczęśliwy, że przyczyniłem się do sukcesu polskiej ekipy.

TADEUSZ MALINOWSKI

ERNST HAASE
o swoim sukcesie, szybowcach i mistrzostwach

ROZMOWĘ z Panem mam przyjemność prowadzić po raz drugi, z tą różnicą, że wtedy był Pan zwycięzcą pierwszej i drugiej konkurencji, teraz — mistrzem świata. Czy zechciałby Pan powiedzieć kilka słów na temat swego olbrzymiego sukcesu?

— Zacznę chyba od tego, że niewiele brakowało, a w mistrzostwach nie startowałbym w ogóle. Ponieważ przez ostatnie dwa lata nie miałem prawie żadnych osiągnięć szybowcowych, poza zdobyciem wicemistrzostwa NRF w roku ubiegłym, bardzo niechętnie zgodzono się na moją kandydaturę do reprezentacji na mistrzostwa. Poza tym do mego szybowca HKS-3 odnoszono się u nas raczej z rezerwą. Dlatego też w ciągu ostatnich trzech miesięcy przed mistrzostwami pracowaliśmy, wraz z jednym ze współkonstruktorów tego szybowca Schmitzem, nad doprowadzeniem jego powierzchni nośnej do idealnej gładkości, co przy konstrukcji o profilu laminarnym ma bardzo wielki wpływ na zwiększenie osiągów. I to się nam w zupełności udało. W szybowiec swój wierzyłem bardzo, mniej jednak we własne siły. Zdobycie mistrzostwa jest dla mnie nie tylko sukcesem sportowym. Sądzę, że przyczyni się ono także do rozszerzenia produkcji HKS. Nie chodzi mi tu o jakieś zyski, ale o właściwe, szerokie wykorzystanie dobrego szybowca oraz zdobycie funduszów na dalsze prace nad rozwojem technicznej myśli szybowcowej.

— Krążą pogłoski, że szybowiec Pana wyposażony jest w przyrząd do wykrywania kominów. Czy rzeczywiście dysponuje Pan tym urządzeniem?

— Wszyscy mnie o to pytają. Urządzenie to jest zmontowane na moim szybowcu, ale jeszcze nie działa, brak mi bowiem pewnych części do jego uruchomienia i będę je miał dopiero za trzy tygodnie. Określenie: wykrywacz kominów — jest trochę nieścisłe. Przyrząd ten wskazuje temperaturę powietrza. Urządzenie jego polega na tym, że na końcach skrzydeł zabudowane są termometry elektryczne, które wysokość temperatury powietrza przekazują na odpowiednie zegary zainstalowane na tablicy przyrządów. Był on wypróbowany w tunelu aerodynamicznym i tam zdał egzamin. W jakim stopniu spełni on swoją rolę w szybownictwie — na razie trudno powiedzieć.

— Jak Pan ocenia szybowce startujące w mistrzostwach?

— Jest dużo różnych, nowych konstrukcji. Fakt ten trzeba uznać za zjawisko pozytywne. Świadczy on bowiem o tym, że konstruktorzy nieustannie dążą do czegoś nowego. Interesowałem się bardzo tymi konstrukcjami i jakkolwiek postęp jest widoczny, to do osiągnięcia szczytu techniki w rozwoju konstrukcji szybowców jest jeszcze daleko. Ptak albatros zdolny jest przelecieć nad oceanem bez poruszania skrzydłami. My na szybowcach tego jeszcze nie osiągnęliśmy.

— Jakie jest Pana zdanie na temat wprowadzenia klasy standart?

— Zdania pilotów i konstruktorów na ten temat są podzielone. Ja osobiście uważam, że przy obecnym stanie techniki szybowcowej wprowadzenie klasy standart jest niesłuszne, gdyż szybowce tej klasy charakteryzują się wyraźną tendencją do hamowania postępu technicznego. Na razie powinniśmy intensywnie pracować nad doskonaleniem, a nie upraszczaniem konstrukcji. Gdy osiągniemy najwyższy poziom techniczny konstrukcji, wówczas dopiero można by pomyśleć o budowie szybowców klasy standart.

— Jak ocenia Pan organizację mistrzostw?

— Bardzo dobrze. Jedyna trudność, to niezbyt dobre warunki meteorologiczne, dużo gorsze niż w czasie treningu.

Podsłuchane NA LOTNISKU Podpatrzone

DOWÓD SPRAWNOSCI

W czasie rozgrywania czwartej konkurencji, przelotu prędkościowego Leszno — Ostrów Wlkp., Edek Makula zdążył wrócić z Ostrowa transportem kołowym na 10 minut przed godziną zamknięcia startu lotnego i poleciał drugi raz na trasę, meldując się 15 sekund przed tym czasem.

Jak z powyższego wynika, w ciągu 9 minut i 45 sekund wykonano następujące czynności: odczepiono wózek transportowy od samochodu, wyładowano szybowiec, zmontowano go i sprawdzono montaż, a następnie przeprowadzono start i wyholowano szybowiec na wysokość około 300 m, gdzie Edek odczepił się od samolotu i zameldował nad taśmą.

ORYGINALNE ZASWIADCZENIE

Najciekawsze zaświadczenie o miejscu lądowania przywiózł z przelotu nasz zawodnik Adam Witek, który wylądował w Kuźnicy, pow. Sokółka, woj. białostockie, w miejscu odległym od granicy państwowej aż o 50 m. Była to swego rodzaju atrakcja dla pobliskiej jednostki Wojsk Ochrony Pogranicza, której dowództwo podpisało zaświadczenie.

SZKODA, SZKODA...

Ogólnie szanowanemu seniorowi mistrzostw panu Wills'owi nie powiódł się atak na trzeci diament, chociaż nie było na lotnisku w Lesznie nikogo, kto by mu nie życzył sukcesu. Tym razem pan Wills musiał się zadowolić odległością 473 km i 6 miejscem w przelocie otwartym. Wielka szkoda, że jego szybowcowej odznaki nie ozdobi polski diament.

NAJWIĘKSI PECHOWCY

Przelot otwarty był niestety dla kilku zawodników konkurencją wprost fatalną. W czasie lądowań w przygodnym terenie piloci Weiss (Francja), Oates (Kanada) i Burditt (Rodezja) poważnie uszkodzili kadłuby swoich szybowców, a w czasie transportu kołowego do Leszna uległy uszkodzeniu szybowce zawodników: Kuntz'a (NRF) i Fennes'a (Austria).

Amerykańska ekipa rozpoczyna montaż jednego ze swych szybowców.

Na skutek tego do następnej konkurencji nie zdołali już wystartować piloci: Weiss, Oates i Kuntz. Pozostałe szybowce udało się obsłudze technicznej naprawić na czas.

SPRAWNOSC STARTU

Piloci holujący, którzy obsługiwali mistrzostwa, stanowili ważną grupę. Ze swoich zadań wywiązywali się bardzo sprawnie, pomimo dość licznych przypadków słabego opanowania lotu za samolotem przez niektórych zawodników. Najszybciej wyholowali wszystkie szybowce do przelotu otwartego — trwało to 29 minut.

POLSKIE ŻYLETKI

Tony Goodhart, posiadacz pięknej wypielęgnowanej brody, zapytany co w Polsce najbardziej mu się nie podoba odpowiedział bez namysłu:

— Macie fatalne żyletki!

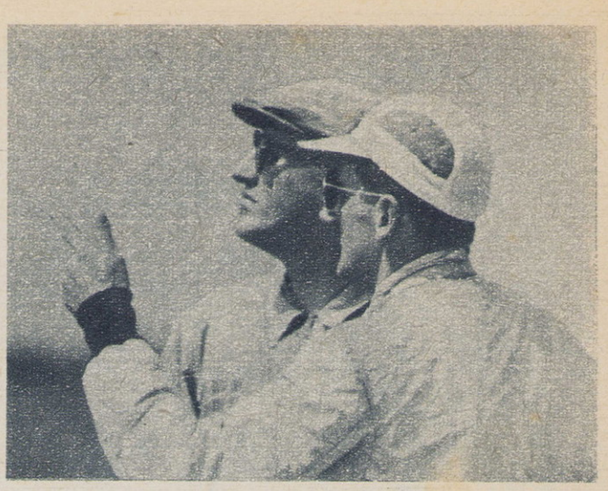
NOWOZELANDCZYK

Keith Wakeman, który znalazł się na samym końcu listy zawodników, z nigdy nie opuszczającym go poczuciem humoru stwierdził, że powodem jego niepowodzenia były inne warunki latania w Polsce. Pochodzi z Nowej Zelandii, która znajduje się na półkuli południowej i chcąc latać tak jak u siebie w kraju — w Polsce musiał by odbywać wszystkie loty na plecach...

(B-3)

WYCIECZKA POLONII AMERYKAŃSKIEJ NA LOTNISKU

W niedzielę 29 czerwca, tj. w dniu oficjalnego zakończenia VII Szybowcowych Mistrzostw Świata, przybyła do Strzyżewic będąca w drodze do Wrocławia, ok. 100-osobowa wycieczka Polaków ze Stanów Zjednoczonych przebywająca obecnie w kraju. Kierownikiem i jednym z organizatorów wycieczki był pan Stanisław Balicki. Goście mimo krótkiego pobytu na lotnisku wykazywali duże zainteresowanie przebiegiem mistrzostw, szybowcami i zawodnikami. Byli wyraźnie zadowoleni z pierwszego miejsca A. Witka w klasie standart i dobrymi miejscami pozostałych naszych szybowników. Zasmucone natomiast mieli twarze w czasie rozmowy z szybownikami Stanów Zjednoczonych, gdyż liczyli, że powinni oni zająć lepsze miejsca. Najbardziej byli zdziwieni małą, ich zdaniem, ilością samochodów obsługujących tak dużą imprezę.



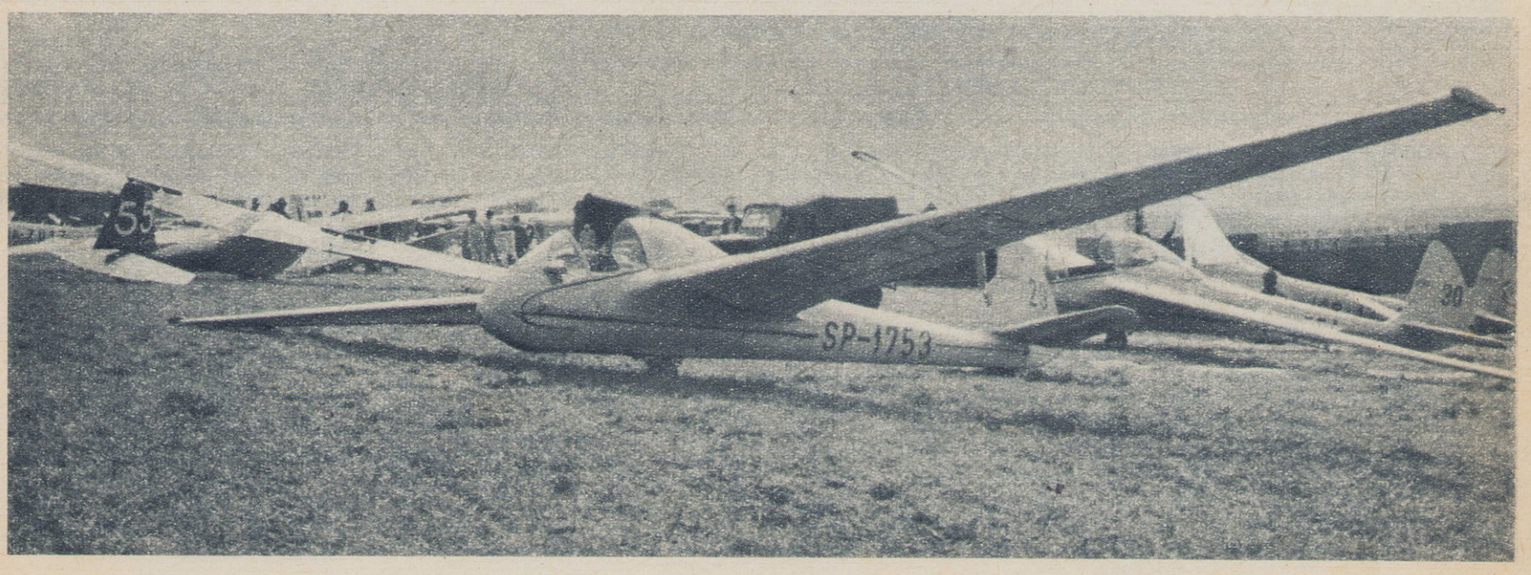
Co sądzisz o tych chmurkach? — pyta na starcie Per Axel Persson swego szwedzkiego kolegę. Mina tego ostatniego mówi: Poczekaj jeszcze ze startem, Axelku, poczekaj i nie denerwuj się.

MARCEPANY Z SALZBURGA I GONCZARENKO

Na balu zorganizowanym w Powiatowym Domu Kultury w Lesznie dnia 29 czerwca z okazji zakończenia mistrzostw, kierownik ekipy austriackiej — Hans Wolf przekazał pozdrowienia wszystkim uczestnikom mistrzostw od mieszkańców Salzburga — miasta urodzin Mozarta. Rozdawał jednocześnie marcepany, rzucając je ze sceny rozbawionym gościom. Natychmiast po jego zniknięciu na scenie pojawił się pilot radzieckiej reprezentacji — Wiktor Gonczarenko, zdobywca pucharu „Expressu Wieczornego" za zajęcie najlepszego miejsca wśród zagranicznych pilotów latających na polskich szybowcach. Powiedział on, że w Salzburgu nigdy nie był, nie może też poczęstować zebranych marcepanami, natomiast ukochał Mozarta jako twórcę wspaniałej muzyki. Ponieważ w ogóle kocha muzykę, chętnie zaśpiewa arię z opery Faust. Zarówno za tę propozycję jak i za wykonanie arii Gonczarenko otrzymał wielkie brawa. Warto przy okazji przypomnieć, że Wiktor Gonczarenko skończył 6 lat temu konserwatorium w Kijowie i od tamtej pory pracuje w Kijowskiej Filharmonii.

(Star)

Codzienny widok na miejscu postoju szybowców i wozów transportowych.
Foto: B. Koszewski i St. Kopf



(Prawo przedruku zastrzeżone)

Samolot sanitarny R-XVI b

(wersja seryjna)

SAMOLOT sanitarny Lublin R-XVI b konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego był dalszą ewolucją prototypu zbudowanego w 1932 r. w zakładach lubelskich (opis prototypu podany był w „SP" nr 16/1958 r.). Samolot ten został zbudowany w małej serii 5 maszyn, które przydzielone zostały dla potrzeb wojska.

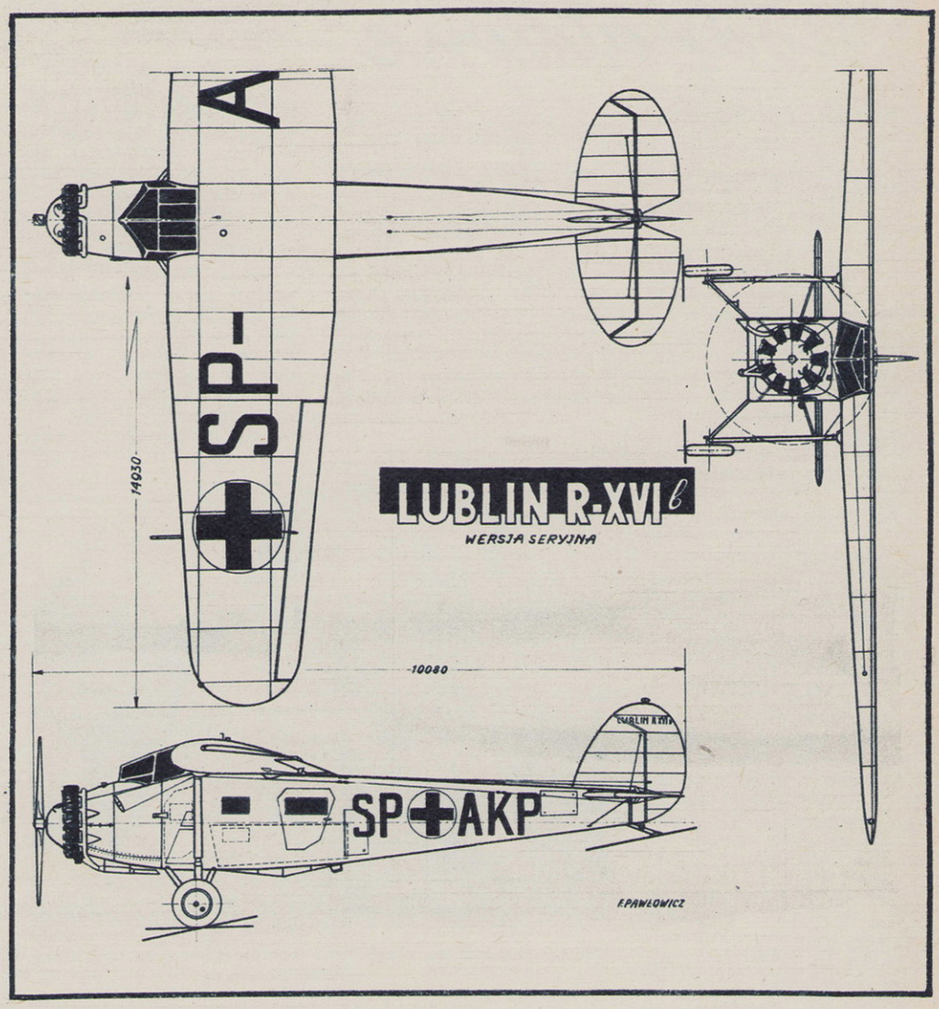
Lublin R-XVI b był wolnonośnym grzbietopłatem o konstrukcji mieszanej. Płat niedzielony, całkowicie drewniany, posiadał pokrycie ze sklejki brzozowej. W środkowej części płata, za kabiną załogi, znajdował się zbiornik paliwa o pojemności 256 l. Konstrukcja płata dwudźwigarowa. Zasadnicza konstrukcja kadłuba — ze spawanych rur stalowych. Prawa strona kadłuba była tak opracowana, że pozwalała na zastosowanie obszernych drzwi do wstawiania noszy. Kadłub posiadał przekrój prostokątny, bez górnego wysklepienia, jakie posiadały dwa zbudowane prototypy. Kadłub kryty płótnem, z wyjątkiem przedniej części osłoniętej blachami duralowymi oraz boków kabiny, posiadających pokrycie ze sklejki. Z lewej strony kadłuba znajdowały się drzwi do tylnego i przedniego bagażnika. Drzwi wejściowe do kabiny załogi znajdowały się z prawej strony, drzwi do kabiny podróżnych — z lewej strony. Usterzenie poziome i pionowe posiadało szkielet metalowy (rurki stalowe) i pokrycie płócienne. Oba stery wyważone, statecznik poziomy przestawialny. Usterzenie napięte było od góry płaskimi taśmami stalowymi typu PZL, a od dołu zastrzałami i taśmami. Podwozie o szerokim rozstawieniu kół posiadało w głównych goleniach amortyzację olejowo-powietrzną PZL 235. Amortyzacja płozy ogonowej — gumowa. Koła podwozia z hamulcami Bendix.

Samolot R-XVI b przeznaczony był do przewozu dwóch chorych na noszach oraz sanitariusza lub też trzeciego chorego w pozycji siedzącej. W kabinie załogi obok fotela umieszczone było składane siodełko przeznaczone dla mechanika.

Zespół napędowy samolotu Lublin R-XVI b stanowił 9-cylindrowy silnik gwiazdowy Skoda-Wright, o mocy 220 KM oraz śmigło drewniane, typu Szomański.

Wymiary i osiągi tego samolotu były już podane przy opisie prototypu; dla przypomnienia główne dane zamieszczone są poniżej.

FELIKS PAWŁOWICZ



Lublin R-XVI b, który zajął 1 miejsce na Międzynarodowym Konkursie Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie, w r. 1933.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	14,93 m
Długość	—	10,08 m
Wysokość	—	2,96 m
Pow. nośna	—	30,50 m²
Prędkość max.	—	194 km/h
Pułap praktyczny	—	4 460 m

CO O LOTNICTWIE PISZĄ INNI

ŻOŁNIERZ WOLNOŚCI

(1.VII.1958). W artykuliku „Latać umiemy, tylko nie bardzo jest na czym" czytamy m. in.: „Niestety, podczas mistrzostw (szkoda zresztą, że tak późno) okazało się, że nasz sprzęt jest przestarzały. Było to wielkim zaskoczeniem dla opinii publicznej, gdyż stale słyszeliśmy o bezkonkurencyjności naszych „Jaskółek", na światowym rynku szybowcowym. Ciekawe tylko, czy zdawali sobie z tego sprawę konstruktorzy? Wydaje się, że raczej nie. Dufni w naszą przodującą w dziedzinie konstrukcji pozycję przespaliśmy spory okres czasu i dziś wyprzedza nas pod względem sprzętu wiele państw, a przede wszystkim Niemcy, Jugosławia, Czechosłowacja i Finlandia. Miejmy nadzieję, że kierownictwo tego sprężyście rozwijającego się, pięknego sportu wyciągnie odpowiednie wnioski i braki zostaną szybko usunięte. Doświadczenia z mistrzostw szybowcowych są ogromne i potwierdzają starą jak świat prawdę: choćby się było najlepszym, trzeba czerpać z doświadczeń innych".

ŻYCIE WARSZAWY

30.VI.1958). „Ponad Oceanem Atlantyckim przeleciał w tych dniach mały samolot pilotowany przez liczącego 55 lat dziadka i ojca 10 dzieci Maxa Conrada. Przeleciał on trasę liczącą 7 000 km z Nowego Yorku na Sycylię w 33 h. Conrad jest wytrawnym lotnikiem, który małymi samolotami przeleciał Atlantyk już 39 razy".

*

„W niedługim już czasie polskie lotnictwo cywilne stanie się oficjalnym sygnatariuszem konwencji dotyczącej lotnictwa pasażerskiego i członkiem MOLC (Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego). Zyska dzięki temu prawo tzw. przelotu nieregularnego. Inaczej mówiąc każdy nieprzewidziany normalnym rozkładem samolot lotnictwa cywilnego może — bez specjalnych zezwoleń — lądować na lotniskach każdego kraju, które są członkami konwencji (a jest ich 75). W praktyce daje więc to możność latania kiedy się chce po całym świecie. MOLC posiada też fundusze przeznaczone na rozwój techniki lotniczej".

Jak-9 • ZSRR

JEDNOMIEJSCOWY samolot myśliwski Jak—9 konstrukcji prof. dr inż. Aleksandra Jakowlewa został użyty po raz pierwszy (obok Ła—5 FN) na froncie stalingradzkim, jesienią 1942 r.

JAK—9 był dalszym rozwinięciem myśliwca jednomiejscowego Jak—1, opracowanego na przełomie 1939—1940 r. i użytego w walkach w 1941 r. Jak—1 mimo swych zalet bojowych jak wysoka prędkość lotu (536 km/h) i silne uzbrojenie (działko 20 mm i 2 karabiny maszynowe 12,7 mm) posiadał poważną wadę, a mianowicie — mały zasięg. Głównym tego powodem był brak miejsca w skrzydłach (o konstrukcji całkowicie drewnianej) dla umieszczenia zbiorników paliwowych o większej pojemności.

Jak—9 otrzymał duralowe dźwigary skrzydłowe, co pozwoliło umieścić w płacie dodatkowe zbiorniki paliwa. Poza tym poprawiono w nim kształt osłony pilota, umożliwiając lepszą widoczność do tyłu niż to miało miejsce w Jak—1 oraz zastosowano silnik o większej mocy.

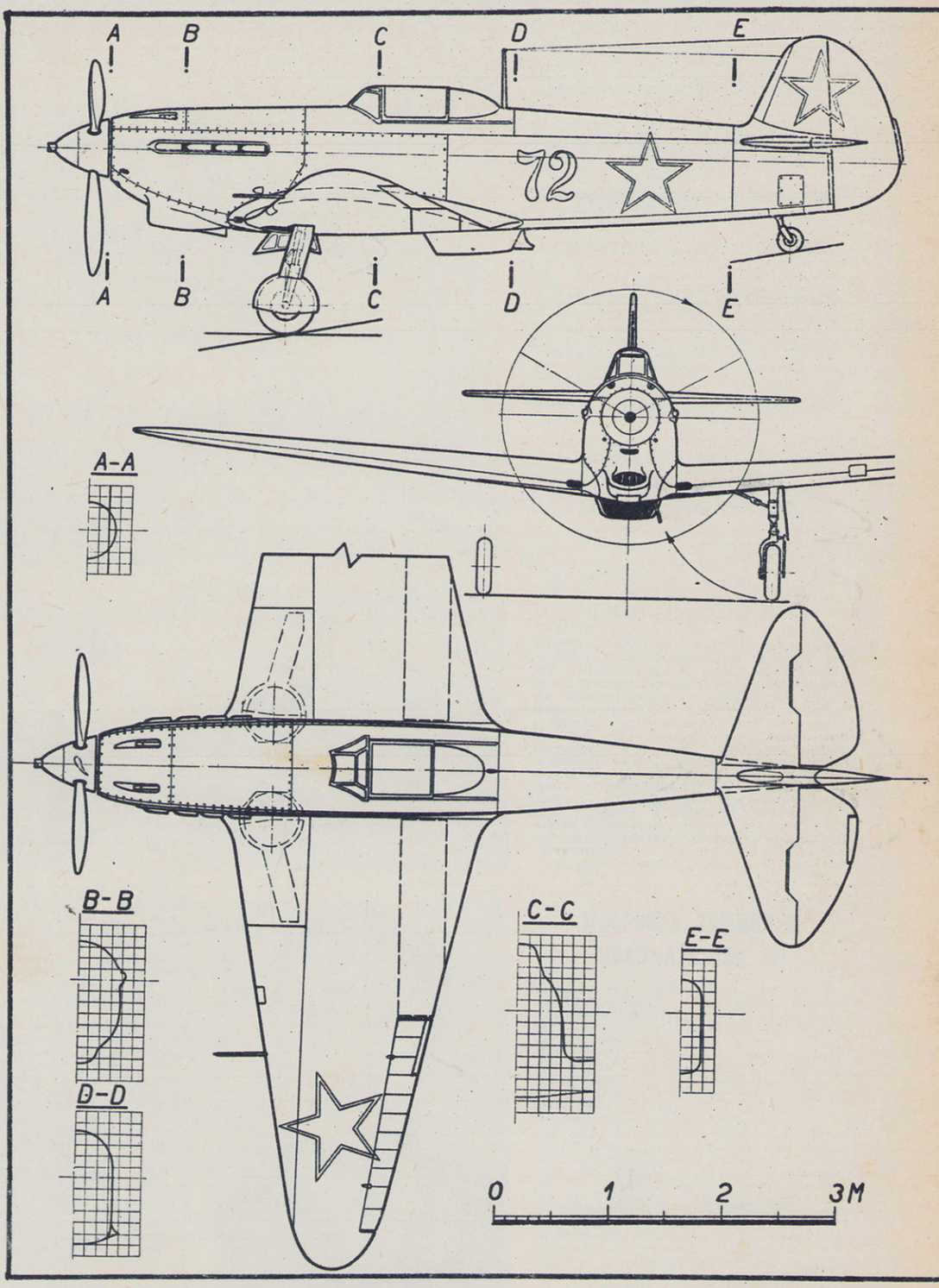
W 1943 r. konstrukcję płata Jak—9 ponownie przepracowano uzyskując lżejszą wersję tego myśliwca (Jak—9D) przeznaczoną do lotów dalekodystansowych. Myśliwce tego typu eskortowały wiosną 1944 r. kilkakrotnie amerykańskie bombowce Boeing B—17G podczas lotów wahadłowych z baz radzieckich do Włoch. W tym samym mniej więcej czasie pojawiła się dalsza wersja Jak—9T przeznaczona do zwalczania czołgów i wyposażona w działko Weja 37 mm strzelające przez oś śmigła oraz 1 karabin maszynowy 12,7 mm, umieszczony w kadłubie. Oprócz tego znane są wersje Jaka—9, a mianowicie: L, M, P i U. Ta ostatnia, z silnikiem WK—107A o mocy 1 600 KM, stanowiła pod względem osiągów jeden z najlepszych śmigłowych samolotów myśliwskich. Na samolotach Jak—9M i T walczyli m. in. Polacy z Pułku Myśliwskiego „Warszawa". Dalsze wersje rozwojowe tego typu samolotu używane były w pierwszym okresie powojennym przez lotnictwo wojskowe PRL, po czym zastąpiono je maszynami odrzutowymi. Samoloty Jak—9 posiadały doskonałe na owe czasy własności lotne oraz bojowe i cieszyły się wielką sympatią wśród pilotów. Warto tu dodać, że dziś nawet niemieccy specjaliści wojskowi przyznają, że poczawszy od 1944 r. myśliwce Jakowlewa przewyższały jakościowo wszystkie bez wyjątku samoloty śmigłowe hitlerowskiej Luftwaffe. W rzeczywistości przewaga ta datuje się już od walk o Stalingrad.

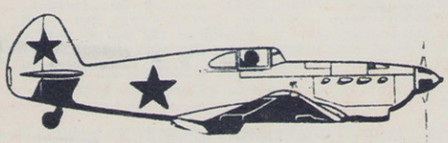
Jak—9 był wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej. Płat dwudźwigarowy (dural). Żebra w starszych wersjach drewniane, w nowszych — duralowe. Pokrycie sklejkowe (w Jaku—9U metalowe). Lotki o konstrukcji metalowej, kryte płótnem. Klapy do lądowania — metalowe. Na krawędzi natarcia lewego skrzydła znajdował się reflektor do lądowania oraz dysza prędkościomierza.

Kadłub o szkielecie spawanym z rurek stalowych. Grzbiet (aż za kabinę pilota), boki (do kabiny) oraz dolna część kadłuba (aż za chłodnicę) były kryte łatwo odejmowanymi osłonami duralowymi umożliwiającymi wygodny dostęp do kadłuba dla napraw i konserwacji. Tylna część kadłuba — pokryta płótnem. Osłona kabiny — z plexi, o kształcie opływowym. Za kabiną znajdował się maszt antenowy. Kabina opancerzona, szczególnie w Jaku—9T.

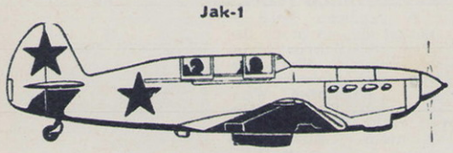
Stateczniki konstrukcji drewnianej z pokryciem sklejkowym. Stery kryte płótnem. W wersji „U" usterzenie metalowe. Podwozie dwukołowe wciągane hydraulicznie w skrzydła w kierunku do kadłuba. Płoza ogonowa wciągana lub stała. Amortyzacja podwozia olejowo-powietrzna.

Silnik szeregowy chłodzony cieczą WK—105PF, 12-cylindrowy, z reduktorem, o mocy 1 260 KM. Wyloty spalin zebrane w kolektory z obu stron kadłuba. Dwie chłodnice: przednia, mniejsza, służyła do chłodzenia oleju, tylna — cieczy (wody). Małe otworki u nasady skrzydeł były chwytami powietrza dla gaźnika. Śmigło trójłopatowe, metalowe, przestawialne. Zbiorniki paliwowe w skrzydłach oraz w kadłubie (zbiornik pomocniczy).



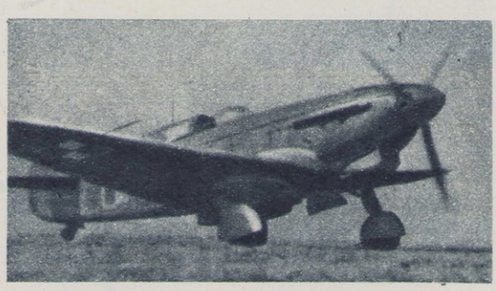


Jak-1



Jak-7A (UTI-26)

Uzbrojenie typowe, składające się z działka Szwak 20 mm strzelającego przez oś śmigła oraz 2 zsynchronizowanych karabinów maszynowych Bierezin 12,7 mm lub Szkas 7,62 mm (rzadziej stosowane) — umieszczonych pod osłoną silnika. Pod skrzydłami można było podwiesić lekkie bomby lub 6 pocisków rakietowych RS-82 o ciężarze 25 kG.



Jak-9

Samoloty Jak—9 były malowane od góry w kolorze ciemnozielonym, od dołu — jasnoniebieskim. Znaki rozpoznawcze — czerwone gwiazdy w żółtej obwódce. Cyfry rozpoznawcze — białe. Zimą samoloty malowano na biało.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	— 10,00 m
Długość	— 8,55 m
(Jak—9U)	— 8,70 m

Ciężary:

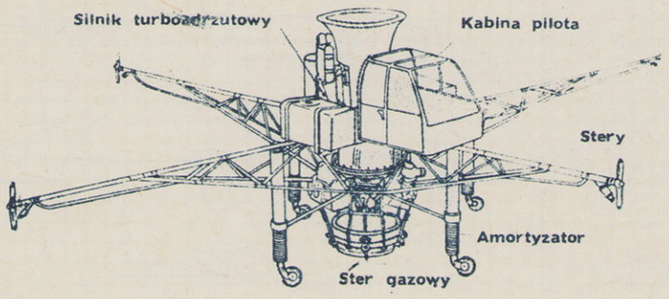
Ciężar w locie	— 3 200 kG
(Jak—9D)	— 3 000 kG

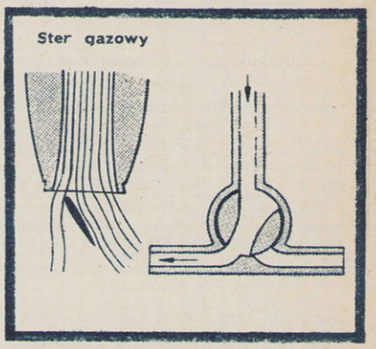
Osiągi:

Prędkość max.	— 560 do 590 km/h
(Jak—9U)	— 618 km/h
Zasięg	— 1 000 do 1 200 km
(Jak—9D)	— 1 800 km
(Jak—9T)	— 720 km
Pułap	— 12 000 m

DZIEŃ LOTNICTWA ZSRR

LOTNICY POLSCY SERDECZNIE POZDRAWIAJĄ RADZIECKICH MODELARZY, SPADOCHRONIARZY; PILOTÓW SPORTOWYCH, KOMUNIKACYJNYCH I WOJSKOWYCH, KONSTRUKTORÓW I PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU LOTNICZEGO Z OKAZJI ICH ŚWIĘTA — DNIA LOTNICTWA ZSRR.



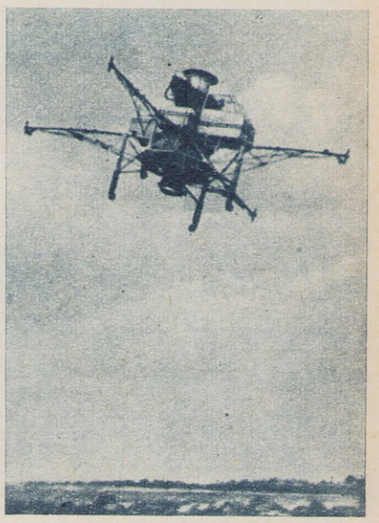


WYŻEJ: Schemat działania sterów turbolotu. NIŻEJ: Turbolot podczas lotów doświadczalnych.

TURBOLOT

W uzupełnieniu informacji o próbach radzieckiego „latającego silnika" podajemy dziś dalsze dane. Nasze rysunki przedstawiają układ aparatu mogącego pionowo startować i lądować oraz schematy sterów.

Przypominamy, że „Turbolot" został opracowany przez zespół inżynierów jednego z instytutów naukowo-badawczych (na zdjęciu od prawej): A. Rafaelianca, G. Łapszyna, A. Kwasznina i G. Kobieca. Próby przeprowadzał pilot doświadczalny J. Garnajew (trzeci z prawej). Przewiduje się, że po zakończeniu pełnego programu doświadczeń z „Turbolotem" będzie można przystąpić do budowy już użytkowanych samolotów pionowego startu i lądowania.



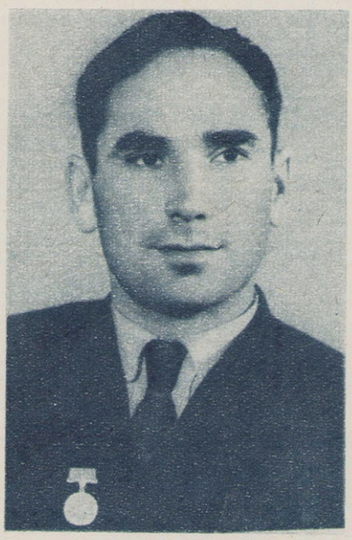
NIECO HISTORII

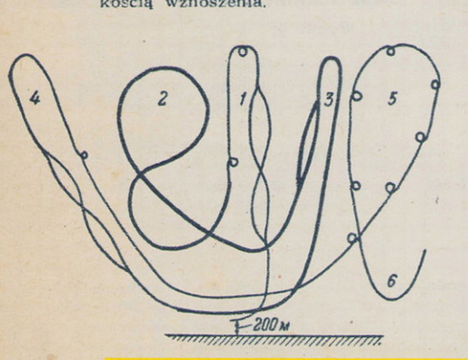
Rozkazem Rewolucyjnej Rady Wojennej ZSRR z dnia 18 sierpnia 1933 r. ustanowiony został Dzień Lotnictwa Radzieckiego. Dzień ten, obchodzony przed wojną rokrocznie 18 sierpnia, stał się świętem narodowym. Po wojnie wznowiono obchody przesuwając pokazy i uroczystości na miesiąc lipiec lub początek sierpnia. W roku bieżącym Dzień Lotnictwa ZSRR będzie obchodzony 20 lipca lub gdy nie dopisze pogoda 27 lipca, w tradycyjnym od lat miejscu uroczystości centralnych — podmoskiewskim lotnisku w Tuszyno. Jak wiadomo, tegoroczny program święta obejmuje wyłącznie pokazy lotnictwa sportowego i cywilnego, z udziałem pilotów ZSRR i krajów socjalistycznych.

NARODZINY AKROBACJI NA ODRZUTOWCACH

3 sierpnia 1947 r. gdy kremlowskie kuranty wydzwoniły godzinę trzecią, fanfary na lotnisku Tuszyno ogłosiły rozpoczęcie pokazów z okazji Dnia Lotnictwa. I wtedy pilot Iwan Połunin zademonstrował po raz pierwszy w ZSRR akrobację na samolocie odrzutowym. Był to jednomiejscowy Jak-15. Przygotowując się do tego pokazu I. Połunin wykonał około 100 lotów treningowych. Tuż po nim „kręciła" trójka odrzutowych Jak-15 pilotowanych przez: N. Chramowa, W. Jefremowa i P. Sołowiewa. Klucz ten miał za sobą ponad 120 lotów treningowych.

Poniżej pokazujemy program pierwszego w ZSRR pokazu akrobacji na samolocie odrzutowym w wykonaniu J. Połunina. 1 — beczka na wznoszeniu pod kątem 90° z przejściem do półpętli z przewrotem, lot nurkowy z zakrętem 180°; 2 — podwójna półpętla; 3 — beczka na wznoszeniu pod kątem 80° z wyjściem do zakrętu na „górce"; 4 — beczka na wznoszeniu z wyjściem do petli oraz lot nurkowy z zakrętem o 180°; 5 — petla z 7 beczkami; 6 — zakończenie pokazu „świecą" z max. prędkością wznoszenia.





LOTNISKO TUSZYNO

NURULLA SEJTKUŁOW samolotowy mistrz ZSRR na rok 1958

NURULLA ma dziś 33 lata. Urodził się w dalekim Semipałatyńsku i choć wychował się w pobliżu lotniska, nie marzył nawet o tym, aby zostać pilotem. Był bardzo szczupły, niskiego wzrostu i zdawał sobie z tego sprawę. Losy wojny rzuciły go do szkoły mechaników lotniczych, a później w 1944 r. na lotnisko polowe pod Nowogrodem Wołyńskim. Od tej chwili lotnictwo stało się pasją jego życia. Po wojnie sierżant Sejtkułow wstąpił do słynnej w ZSRR Borysoglebskiej Szkoły Lotniczej, zmężniał fizycznie, został oficerem. Gdy wiosną 1955 r. opuścił szeregi armii, nie zapomniał lotnictwa. Został pilotem-instruktorem w aeroklubie DOSAAF w Woroneżu. I tutaj Nurulla znalazł swoje drugie powołanie — został wychowawcą młodzieży. Nauczyciele dobrze znają tę prawdę życiową, że uczniowie tym więcej lubią dany przedmiot, im bardziej kochają jego wykładowcę. Uczniowie instruktora Sejtkułowa nie bez powodu mają najlepsze oceny w aeroklubie.

A sport? Latem 1957 r., po dłuższej przerwie, wznowiono mistrzostwa samolotowe ZSRR. Zaczęły się eliminacje. Startujący na Jaku-18 Sejtkułow zajął trzecie miejsce wśród pilotów macierzystego aeroklubu i zakwalifikował się do dalszych rozgrywek. Koledzy wiedzieli, że jest on upartym i dobrym pilotem, niemniej jego zwycięstwo na eliminacjach tzw. strefowych było dla nich zaskoczeniem. Przed nim teraz — Stalingrad i mistrzostwa ZSRR.

Pogoda była nad wyraz niełaskawa. W pierwszej konkurencji, na dokładność startu i lądowania, Nurulla zajął trzecie miejsce. Druga konkurencja — to ten sam program lecz w nocy. Sejtkułow utrzymał się w czołówce. Następna konkurencja skupiła na lotnisku tłumy publiczności. W ograniczonym czasie 1 min 35 sek należało bezbłędnie wykonać 9 figur akrobacyjnych: ósemkę, dwa przewroty przez lewe i prawe skrzydło, dwie pętle i jedną półpętlę, dwie beczki i zawrót bojowy. Chociaż Nurulla się tu nie wyróżnił, to jednak strata zaledwie 10 punktów nie przeszkodziła mu w przejściu do następnej konkurencji — lotu na ślepo po trójkącie 100 km — gdzie zajął drugie miejsce. Lot Sejtkułowa trwał niecałą godzinę, ale za nim kryło się doświadczenie 2 160 wylatanych godzin. Teraz ilość pretendentów do tytułu mistrza ZSRR zmalała do czterech.

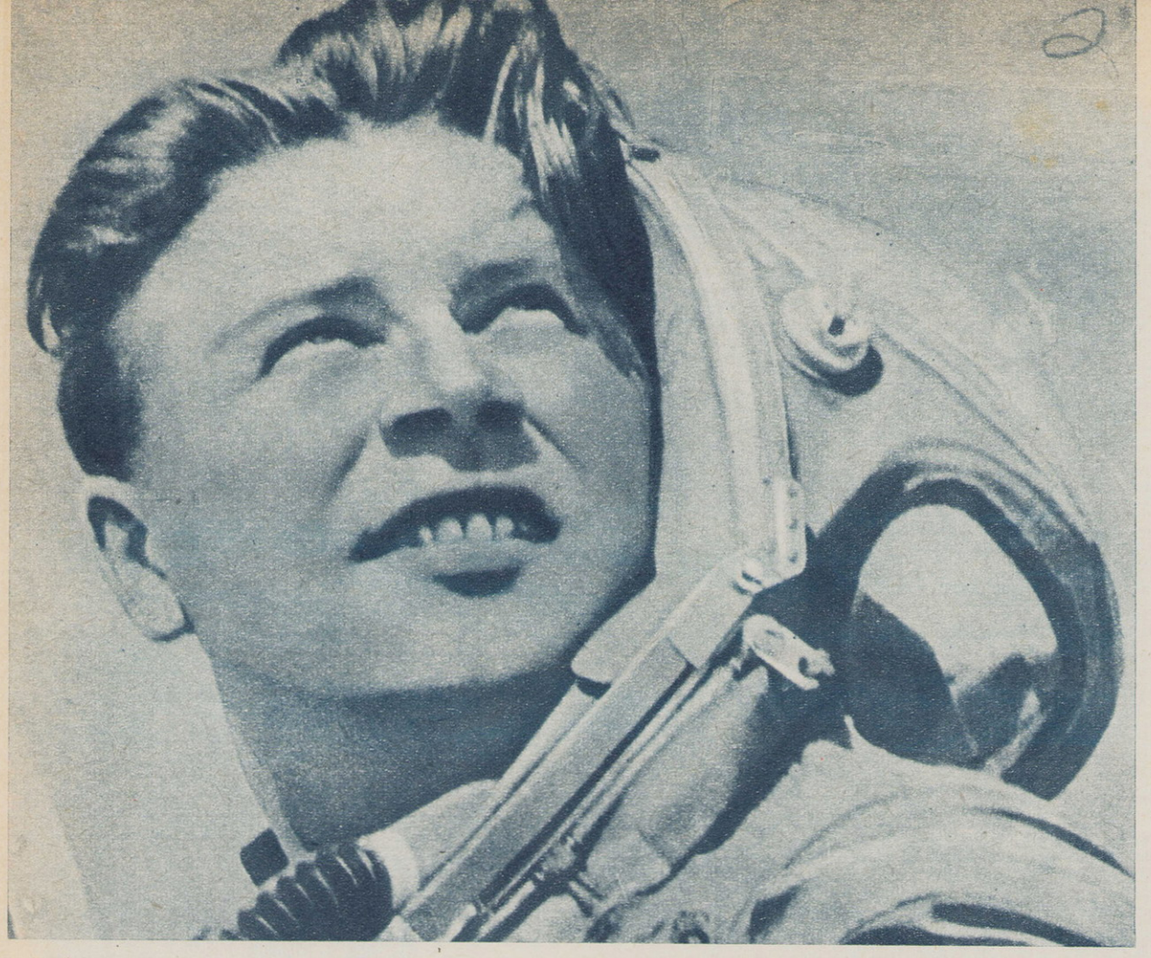
Ostatnią konkurencją był nocny przelot po trójkącie 150 km z sędzią na pokładzie. I właśnie wtedy Sejtkułowa spotkał pech. Przy podchodzeniu do lą-

PIERWSZY SAMOLOT RADZIECKI W WARSZAWIE

Był to całkowicie metalowy dwupłat ANT-3 konstrukcji Andreja Tupolewa, na którym w 1926 r. znany później pilot M. Gromow wykonał lot okrężny po Europie. Trasa prowadziła z Moskwy przez Królewiec, Berlin do Paryża; stąd — do Rzymu i Wiednia, a w dniu 2 sierpnia Gromow wylądował w Warszawie, skąd udał się do Moskwy. Trasa długości 6 510 km była przebyta w czasie 34 h 15 min ze średnią prędkością lotu — 190 km/h. Samolot był wyposażony w silnik Napier „Lion" o mocy 450 KM. Seryjna wersja wojskowa ANT-3 oznaczona R-3 była używana w ZSRR aż do 1930 r.

40-LECIE „WIESTNIKA WOZDUSZNOGO FŁOTA"

W czerwcu 1918 r. ukazał się, na mocy decyzji wszechrosyjskiego kolegium Floty Powietrznej, pierwszy numer „Wiestnika Wozdusznego Flota". Miesięcznik ten będący organem Dowództwa Wojsk Lotniczych ZSRR ukazuje się bez przerwy do dziś. W uznaniu dotychczasowych zasług tego pisma dowódca lotnictwa radzieckiego, marszałek K. Wiersznin wydał specjalny rozkaz okolicznościowy.



Trzydziestoletni zaledwie pilot doświadczalny maszyn naddźwiękowych inż. Władimir Niefiodow otrzymał niedawno tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Spotkanie na starcie

Z przyjemnym zdziwieniem rozpoznaliśmy wśród licznych obserwatorów Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie inż. Michała Simonowa z Instytutu Lotniczego w Kazaniu. Czytelnicy „Skrzydlatej" pamiętają zapewne artykuł „Studenckie Doświadczalne Biuro Konstrukcyjne", który był zamieszczony w Nr 18 z br. Pisaliśmy tam o historii, osiągnięciach i zamierzeniach ambitnego zespołu młodych konstruktorów pracujących właśnie pod kierunkiem inż. M. Simonowa.

Przy okazji dodajmy, że Kazański Instytut Lotniczy ma piękne tradycje konstrukcyjne. Pierwszy studencki samolot KAI-1 został zbudowany w 1934 r. Był to dolnopłat dwusilnikowy przeznaczony do przewozu 5 osób. Konstrukcja drewniana, dwa silniki gwiazdowe M-11 o

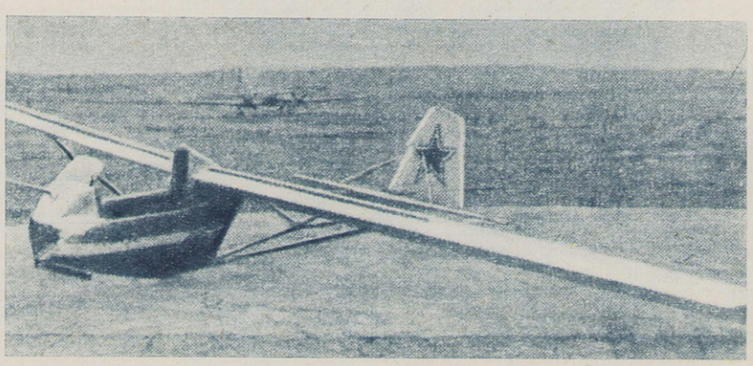
CIĄG DALSZY NA STR. 12

dowania zacięła się lewa goleń podwozia. Pilot przez godzinę krążył nad lotniskiem starając się wszelkimi sposobami wypuścić podwozie. Bez rezultatu. Został ostatni sposób. Jak-18 podszedł do lądowania i w momencie gdy prawe koło dotknęła ziemi samolot znów się oderwał. Wstrząs spowodował wypuszczenie lewej goleni. Za chwilę Nurulla wylądował. Okazało się, że po tej konkurencji ma on 4 punkty przewagi w klasyfikacji ostatecznej. Nowy mistrz samolotowy ZSRR otrzymał niebawem i tytuł mistrza sportu ZSRR.

Co myśli Nurulla Sejtkułow o przyszłych mistrzostwach kraju? Sądzę — mówi on — że wypadną nie gorzej niż teraz, co wcale nie znaczy iż zajmę znów pierwsze miejsce. Poziom naszych pilotów stale wzrasta, tak, że w następnych latach moje osiągnięcia mogą się okazać bardzo skromnymi. Ale i ja nie myślę się poddawać.

Po chwili namysłu Sejtkułow dodaje: byłoby naprawdę dobrze, gdyby już przyszłe mistrzostwa ZSRR rozgrywano na sportowych samolotach odrzutowych.

Inż. Michał Simonow (pierwszy z lewej) w rozmowie z zawodnikiem radzieckim M. Zwierlewem w Lesznie. Niżej — nowy szybowiec szkolny



Spełniają się proroctwa...

„To co niemożliwe, stanie się możliwym... Bo przecież niedawno jeszcze wydawało się nam niepodobieństwem posługiwanie się inną siłą, niż siła muskułów, wiatru i wody!

Był okres i to jeszcze niedawno, kiedy idea możliwości poznania układów ciał kosmicznych była uważana, nawet przez wielkich uczonych i myślicieli, za nierozsądną. Okres ten minął.

Z chwilą użycia urządzeń odrzutowych rozpocznie się nowa, wielka era astronomii..."

★

„Proponuję, aby celem zbadania atmosfery zbudować urządzenia odrzutowe, tj. rodzaj rakiety, ale rakiety olbrzymiej i specjalnie skonstruowanej".

★

„Pierwszy wielki krok ludzkości polega na tym, by wylecieć poza atmosferę i stać się satelitą Ziemi".

★

„40 lat pracowałem nad odrzutową rakietą nośną i myślałem, że spacerek na Marsa odbędzie się za kilkaset lat. Ale czasy się zmieniają. Ja wierzę, że wielu z was będzie świadkami pierwszej pozaatmosferycznej podróży. Mamy u nas w Związku Radzieckim dużo młodych pilotów. Tak nazywam dzieci zajmujące się modelarstwem lotniczym... W nich pokładam najśmielsze nadzieje... Bohaterowie i śmiałkowie nakreślają pierwsze dalekie trasy: Ziemia—Księżyc, Ziemia—Mars, a nawet Moskwa—Księżyc, Kaługa — Mars".

★

„Moje wysiłki nie pójdą na marne. Komunistyczna Partia i Rząd Radziecki odnoszą się do nich z wielką troską. Trzeba tylko pracować, dużo pracować. Dla samej sprawy warto żyć i to żyć ciekawie!"

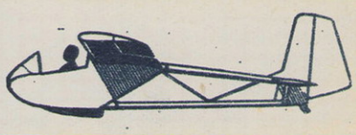
★

We wrześniu ub. r. minęło sto lat od urodzin, a 22 lata od śmierci autora tych proroczych słów. Był nim Konstanty CIOŁKOWSKI, syn Polaka i Rosjanki — genialny samouk, którego pionierskie prace położyły kamień węgielny pod współczesną astronautykę.

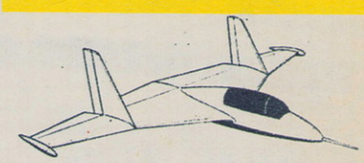
CIOŁKOWSKI marzył, aby podnieść kamień na Księżycu. Wierzył niezachwianie, że w pogoni za światłem i przestrzenią człowiek będzie opanowywał coraz dalsze rejony układu słonecznego. Nasze pokolenie spełnia ten jego testament. (A. T.)

KAI-1.

KAI-3.



KAI-11.



KAI-7, KAI-15, KAI-16.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

mocy 110 KM każdy, prędkość lotu — 218 km/h. Dwa lata później zbudowano 3-miejscowy samolot o podobnym układzie KAI-3, rozwijający z dwoma silnikami M-11 prędkość 220 km/h.

Reaktywowane w 1957 r. studenckie biuro konstruktorskie OKB (Opytno — Konstruktorskoje Biuro) ma ambitne zamierzenia, które, trzeba to podkreślić, konsekwentnie realizuje.

Korzystając z okazji zadajemy kilka pytań.

— Jaki szybowiec wśród startujących na mistrzostwach uważa Pan za najciekawszy?

— Niewątpliwie francuski Breguet-905 „Fauvette", z uwagi na jego założenia i rozwiązania konstrukcyjne, prefabrykację z szerokim zastosowaniem laminatów. To ma przyszłość, chociaż na razie nie jest jeszcze dopracowana do końca. Ciekawy jest także „Meteor-57" i HKS-3 oraz szybowce czechosłowackie „Demant" i „Spartak".

— Czy obecny konkurs OSTIV wytyczy zdecydowany kierunek rozwoju konstrukcyjnego dla szybowców klasy „standart"?

— Raczej nie. Poszukiwania nowych rozwiązań konstrukcyjnych, których zapowiedzią może być „Fauvette", będą na pewno trwały nadal.

Jak przebiegają dalsze prace nad prototypami maszyn KAI, o których niedawno pisaliśmy w „Skrzydlatej"?

— Pomyślnie. Być może na przyszłe mistrzostwa świata przygotujemy nasz nowy szybowiec wysokowyczynowy. Ciekawie się też zapowiadają lekkie samoloty sportowe KAI-15 i KAI-16. W ostatnim czasie przeszedł pomyślnie próby statyczne i w locie prototyp metalowego szybowca szkolnego KAI-11. Jego osiągi i zalety technologiczne są bardzo zachęcające.

Dziękujemy za miłą rozmowę i uzupełniamy ją zdjęciem oraz opisem szybowca KAI-11, zaczerpniętymi z bieżącej prasy radzieckiej:

Prototyp jednomiejscowego metalowego szybowca szkolnego KAI-11 posiada proste i ekonomiczne rozwiązania technologiczne. Układ konstrukcyjny płata i lotek został oparty na wypróbowanym już uprzednio szybowcu KAI-12 „Primoriec". Ciężar własny KAI-11 jest o 30—40% niższy od ciężaru szybowców tej klasy o konstrukcji drewnianej, zarówno radzieckich jak i zagranicznych, przy równocześnie o 25% wyższej wytrzymałości. Ostatnio zakończone próby wykazały wysoką wytrzymałość i sztywność konstrukcji, poprawną stateczność i sterowność oraz brak skłonności korkociągowych.

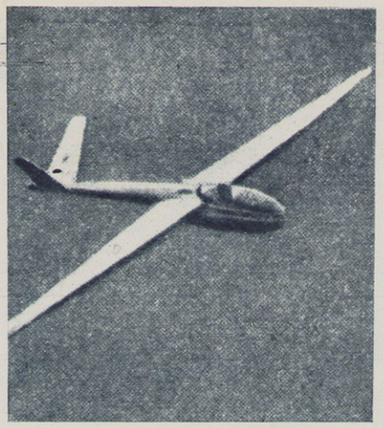
Układ szybowca — klasyczny. Płat prostokątny wsparty zastrzałami. Dla startów za wyciągarką lub samolotem szybowiec jest wyposażony w wyjmowany zestaw przyrządów pokładowych. Napędy sterów — linkowe, lotek — popychaczami.

Podwozie składa się ze stałego kółka oraz płóz przednich i tylnej. Dla startów zimowych KAI-11 jest zaopatrywany w długą duralową płozę.

Zaczep jest przystosowany do samoczynnego odczepiania, gdy kąt między liną holowniczą a osią szybowca osiągnie 60°.

Dane techniczne: Rozpiętość — 9,425 m powierzchnia nośna — 10,2 m². Ciężar własny — 66 kG, ciężar w locie — 136 kG. Doskonałość — 15, min. prędkość opadania — 1,1 m/sek, prędkość lądowania — 43 km/h.

W najbliższym czasie szybowiec KAI-11 wejdzie do produkcji seryjnej. Należy dodać, że był on opracowany na zlecenie DOSAAF.

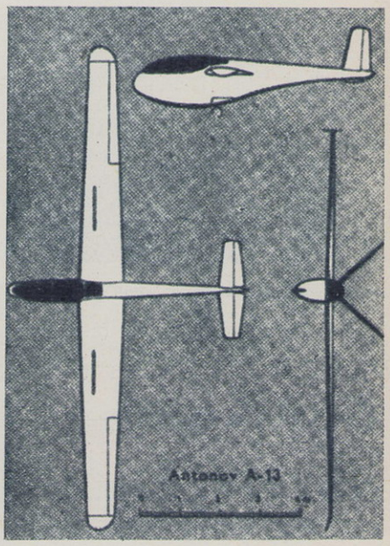


NOWE SZYBOWCE RADZIECKIE

W drugiej połowie czerwca br. na lotnisku w Kijowie zakończono pomyślnie próby fabryczne dwóch nowych szybowców A-11 i A-13, opracowanych w biurze konstrukcyjnym inż. O. Antonowa pod kierunkiem A. Manockowa. Pilotem oblatywaczem był zasłużony mistrz sportu i Bohater Związku Radzieckiego S. Anochin. Szybowiec jednomiejscowy A-11 ma rozpiętość 16 m i jest przeznaczony do przelotów prędkościowych. A-13, to jednomiejscowy szybowiec akrobacyjny. Są to pierwsze w ZSRR wyczynowe szybowce całkowicie metalowe, przeznaczone do produkcji seryjnej. Szybowce mają zbliżone sylwetki, wciągane podwozie oraz usterzenie motylkowe. Płat A-11 jest wyposażony w klapy oraz skuteczne hamulce aerodynamiczne. Nowe szybowce już w bieżącym roku pojawią się w aeroklubach DOSAAF oraz mają wziąć udział w pokazach z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR 1958 r. w Moskwie.

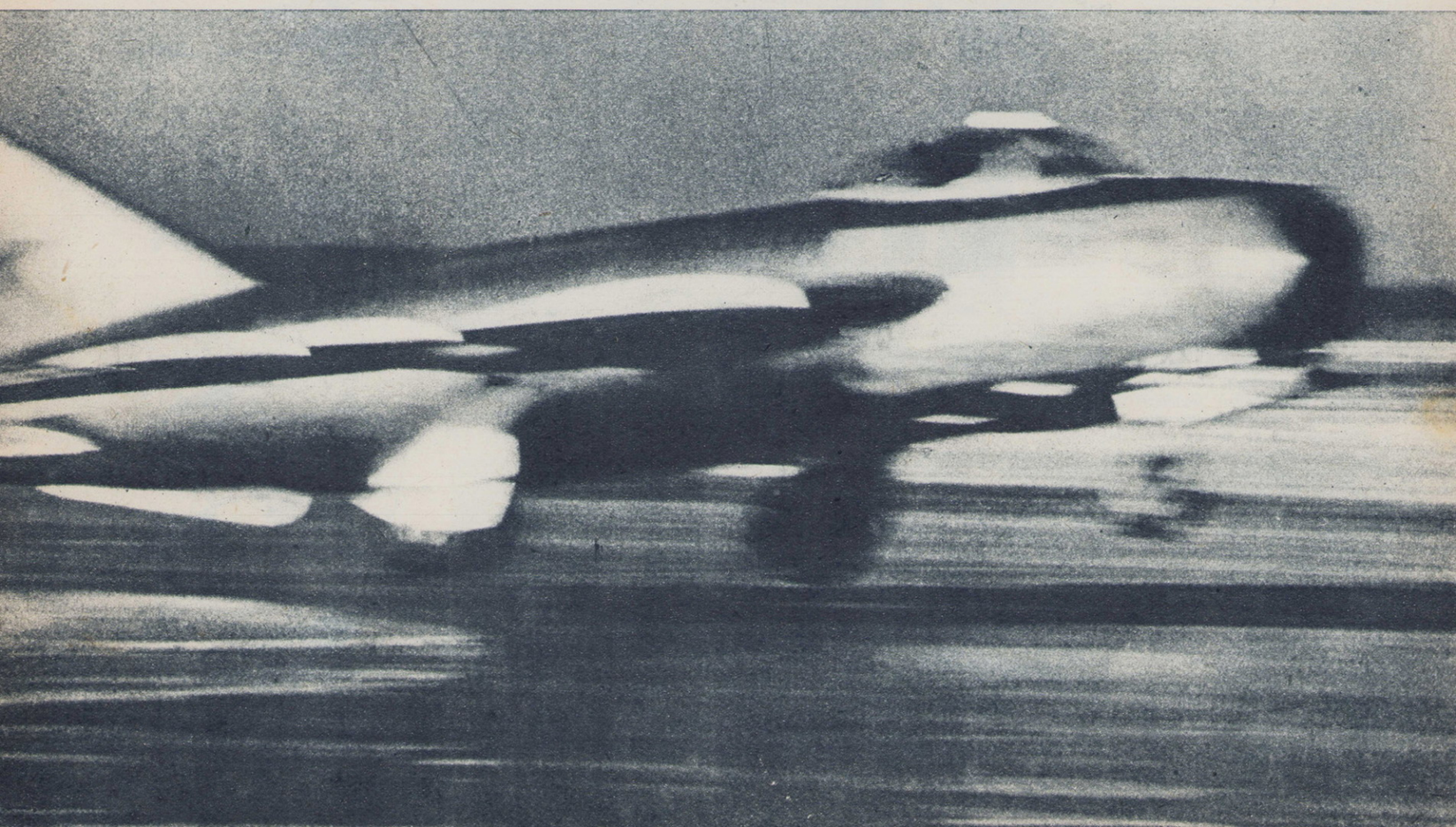
Dane techniczne szybowca A-13: rozpiętość — 12,1 m, długość — 6 m, wysokość — 1,6 m, powierzchnia nośna — 10,44 m², obciążenie powierzchni — 34,6 kG/m², ciężar własny — 270 kG, ciężar w locie — 360 kG, doskonałość — 25, max. prędkość dopuszczalna — 400 km/h.

U góry: Szybowiec „A-11", u dołu: szybowiec „A-13".



Z prawej: Radzieckie odrzutowce.

Niżej: Start radzieckiego myśliwca.



OSTIV

Organisation
Scientifique et
Technique
Internationale du
Vol a Voile

LESZNO
19-29.VI.58

DZIESIĘĆ dni obrad OSTIV-u mamy już za sobą. Wygłoszono ponad 60 referatów. Szeregu referatów nie wysłuchano tylko z powodu zbyt krótkiego czasu, jakim dysponowało kierownictwa Kongresu. Znajda sie one jednak w oficjalnym wydawnictwie OSTIV.

Oprócz oficjalnych obrad uczestników Kongresu OSTIV zorganizowano dnia 27 czerwca późnym wieczorem spotkanie z czołowymi pilotami zagranicznymi i innymi osobami nie biorącymi bezpośrednio udziału w VII Kongresie. Spotkanie to, nazwane wymianą poglądów na temat szybownictwa przy okrągłym stole, niewątpliwie ułatwi w przyszłości rozwiązanie szeregu palących zagadnień nurtujących szybownictwo. Naturalnie to pierwsze spotkanie nie mogło definitywnie załatwić wszystkich spraw. Mogło je jedynie wyraźniej zarysować zainteresowanym. Jedną z najważniejszych spraw, takich natychmiast do załatwienia, byłaby ścisła współpraca meteorologów z konstruktorami szybowców. Ci ostatni bowiem nie mają możliwości uzyskania pewnych parametrów dotyczących na przykład prądów cieplnych: ich budowy, średnicy, prędkości w poszczególnych rejonach danego kraju itp. Dane te, opracowane ściśle naukowo, byłyby podstawą lepszego dostosowania konstrukcji szybowców do wykorzystania termiki. Ktoś mógłby powiedzieć, że chyba już dostatecznie zbadano „kominy". Jednak okazuje się, iż nie całkowicie dla potrzeb konstruktorów.

Podczas gdy na sali wykładowej dyskutowano nad poszczególnymi referatami, specjalna komisja punktowała w dalszym ciągu szybowce klasy standart. W ostatnich dniach kongresu wiadomo było, że spośród wszystkich szybowców tej klasy wybrano do ostatecznej rozgrywki trzy: finlandzkiego PIK-a, K-6 — NRF i polską „Muchę-Standart". Który z tych szybowców okaże się teraz najlepszy pilotażowo?

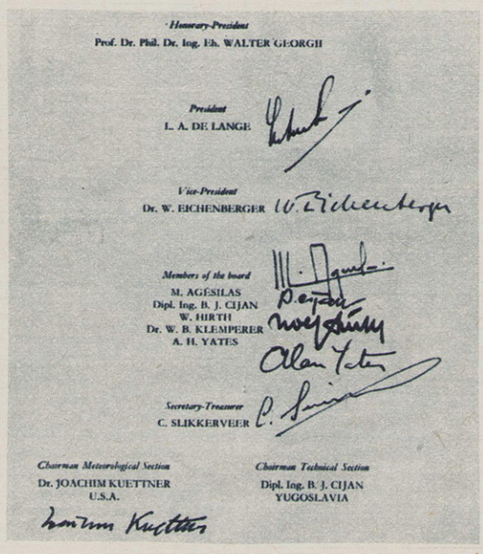
Próby w locie przeprowadzone przez poszczególnych członków komisji wytypowały ostatecznie najlepszy szybowiec. Został nim zachodnioniemiecki K-6 (nagrodzony srebrnym pucharem OSTIV) przed naszą „Muchą-Standart" i PIK-iem. Ocena komisji, przyznać trzeba, zaskoczyła nas, gdyż jak można było się przedtem zorientować — w ocenie technicznej najlepsza była właśnie „Mucha". Wniosek stąd jeden: „Mucha" musiała stracić punkty podczas prób w locie. Nie będziemy na razie omawiać bliżej szczegółów związanych z pracami komisji standartów, możemy jedynie stwierdzić, że drugie miejsce uzyskane przez nasz szybowiec w trudnej konkurencji, gdzie odpadł nawet początkowy faworyt tej klasy francuski „Fauvette" — Breguet, nie jest jeszcze najgorsze.

W dniu 28 czerwca o godzinie 11 odbyło się plenarne posiedzenie OSTIV-u i wybór władz nowego zarządu. Po głosowaniu, które było tajne, zebrani postanowili przedłużyć kadencję dotychczasowego zarządu uważając jego dotychczasową pracę za wzorową. Kandydatura nowego prezydenta (p. Shendona), zgłoszona przez Anglików, odpadła. Dotychczasowy prezydent OSTIV pan de Lange pozostał więc na tym stanowisku dalej i jak zapewnił w swym przemówieniu będzie nadal dokładać wszelkich starań, by OSTIV mógł pochwalić się jeszcze lepszymi rezultatami pracy. W obszernym przemówieniu inauguracyjnym p. de Lange podkreślał pomoc APRL z jakiej korzystał VII Kongres obradujący w Polsce, szczególnie ze strony inż. inż. Pitucha i Bojanowskiego.

W czasie zebrania dyskutowano sprawy związane z ewentualnym przedłużeniem w przyszłości kadencji prezydenta oraz wysokość składek członkowskich i wydawnictw OSTIV prowadzonych w miesięczniku „Swiss Aero-Revue" pod redakcją panny B. Woodward. W zebraniu brało udział 27 osób. Obecni byli także obserwatorzy ZSRR: M. Raceńska i W. Simonow.

Ciekawe były propozycje przewodniczącego Sekcji Technicznej OSTIV inż. B. Cijana (Jugosławia), odnośnie opracowania tematów na przyszły VIII Kongres. Inż. Cijan sugerował między innymi konieczność teoretycznego opracowania zagadnień takich, jak: start za wyciągarką, lądowanie szybowców z uwzględnieniem wszystkich przypadków, mechanizacja płata (klapy, poszerzacze itp) i praktyczne pomiary osiągów.

Nie należy przypuszczać, że uczestnicy VII Kongresu poprzestawali jedynie na dyskusjach. Wielu z nich zapoznało się poprzez placówkę „Motoimportu" (zorganizowaną w Lesznie) z naszymi możliwościami eksportowymi, z naszym sprzętem, od silników modelarskich począwszy, a na silnikach lotniczych skończywszy. Kierownik tej placówki mgr Leonard Gliński przyjmował wszystkich niezwykle serdecznie i — co także ważne — ułatwiał loty pasażerskie na szybow-



Honorary-President
Prof. Dr. Phil. Dr. Ing. Eh. WALTER GEORGII

President
L. A. DE LANGE

Vice-President
Dr. W. EICHENBERGER

Members of the board
M. AGESILAS
Dipl. Ing. B. J. CIJAN
W. HIRTH
Dr. W. B. KLEMPERER
A. H. YATES

Secretary-Treasurer
C. SLIKKERVEER

Chairman Meteorological Section
Dr. JOACHIM KUETTNER
U.S.A.

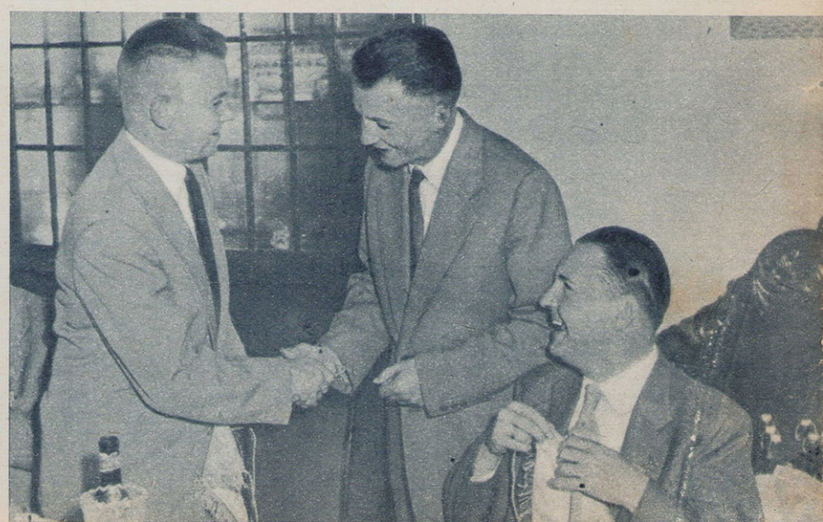
Chairman Technical Section
Dipl. Ing. B. J. CIJAN
YUGOSLAVIA

Autografy prezydenta i wszystkich członków prezydium OSTIV ofiarowane na pamiątkę przedstawicielowi naszej redakcji. Autografy złożono na programie VII Kongresu.

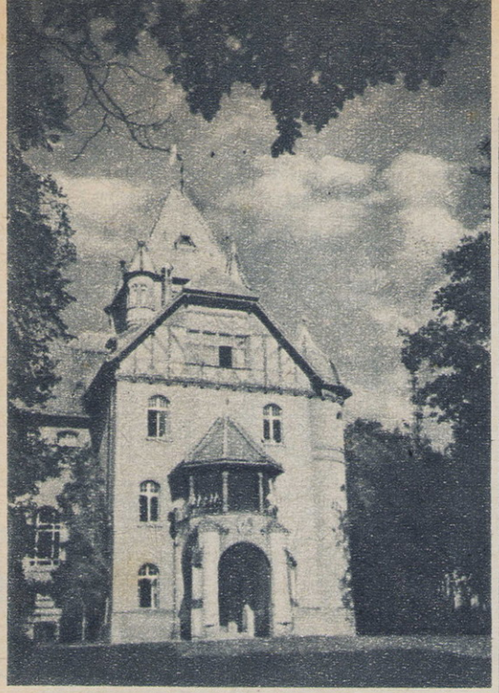
Konferencja generalna VII Kongresu OSTIV w jednej z sal zamku w Osiecznej. Przy stole prezydialnym od lewej: sekretarz-skarbnik p. Slikkerveer, panna Grotenhuis, p. Agesilas, p. Eichenberger, p. de Lange, p. Schwelzer, p. Cijan i p. Hirth.

Uczestnicy VII Kongresu na terenie mistrzostw. Od lewej: redaktor Schwing — Holandia, W. Hirth — NRF, W. Szemplińska — Polska, A. Yates — Anglia i B. Woodward — Anglia.

Prezes Aeroklubu PRL minister Antosiewicz wręcza panu Agesilas'owi pamiątkowy proporzec. Z prawej siedzi prezydent de Lange.
Foto: B. Koszewski



SPOTKANIA W OSIECZNEJ



Najmłodszy delegat na Kongresie OSTIV

ARGENTYŃCZYK Jorge Bertoni jest uważany za najmłodszego konstruktora wygłaszającego swe prace na tegorocznym Kongresie OSTIV. Ma 26 lat i jest inżynierem. Doskonale włada angielskim i w tym też języku udziela kilku informacji o sobie i swej pracy. Z zawodu jest, jeśli tak można powiedzieć, „atomistą" — pracuje bowiem w Comision Nacional de Energia Atomica, gdzie znajduje się reaktor atomowy. Jest członkiem aeroklubu o dźwięcznej nazwie Club de Planeadores Albatros. Jest to największy klub wśród 20 innych klubów szybowcowych w Argentynie. Mimo, iż szybownictwem zajmuje się „ubocznie", buduje obecnie w Argentynie wraz z kolegą 1-miejscowy szybowiec, z dużym zastosowaniem plastyków. Skrzydła na przykład wypełnione są stiloformem (pewna odmiana gąbczastego tworzywa sztucznego). Będzie to pierwszy szybowiec wysokowyczynowy w jego kraju.

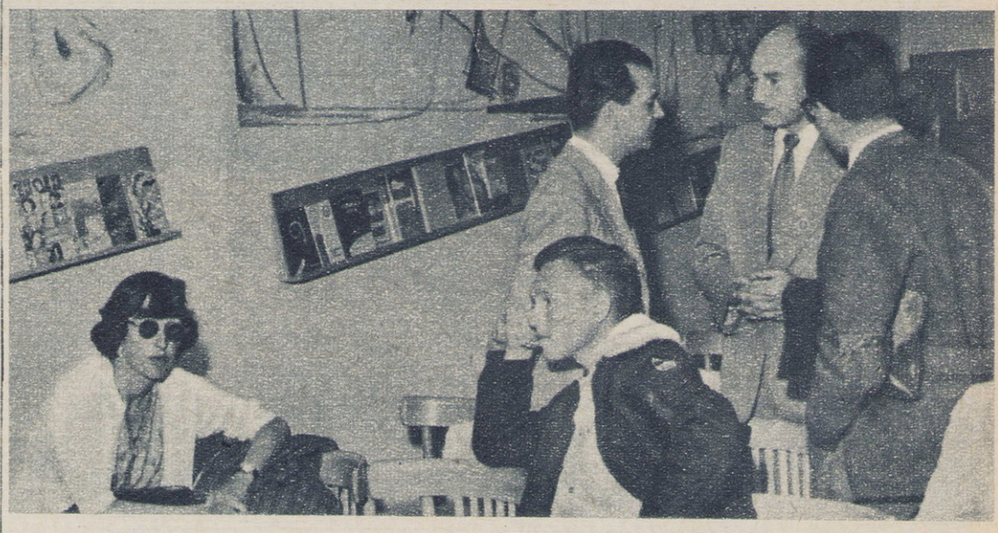
Z dużym zainteresowaniem śledził przebieg dyskusji OSTIV, a szczególnie interesowały go wykłady grupy studentów z Darmstadtu (NRF) na temat zastosowania plastyków w szybownictwie. Za najlepsze szybowce zagraniczne mistrzostw uważa: HKS-3, jugosłowiańskiego „Meteora" i czechosłowackiego „Spartaka". Z naszych szybowców wysoko ocenia „Jaskółkę", którą zresztą zna już dobrze z publikacji zagranicznych. O klasie standart nie ma jeszcze ustalonej opinii, sądzi jednak, że szybowce te powinny mieć zwiększoną mechanizację skrzydeł, co jego zdaniem powiększyłoby osiągi.

W Polsce czuje się doskonale mimo iż prawie miesiąc czasu minęło nim wraz z ekipą Argentyny, dwoma szybowcami, samochodem i wozami tranpsortowymi dotarł na Mistrzostwa Świata.

Organizację mistrzostw i kongresu bardzo chwali i nie może absolutnie stawiać najmniejszych zastrzeżeń. Ponieważ jest to pierwsze wystąpienie inż. Bertoni na arenie międzynarodowej i w ogóle Argentyny w OSTIV, życzymy sympatycznemu rozmówcy pomyślnych wiatrów przy oblataniu swego pierwszego plastykowego szybowca.

Hasta pronto senor Bertoni! — do zobaczenia — na VIII Kongresie OSTIV!

(p. e.)



TRZY CHMURKI W KLAPIE

MISTER Klieforth, czy można prosić o wyjaśnienie co to za odznaka, którą pan nosi w klapie?

„Interesują pana te trzy białe stylizowane chmury-soczewki na błękitnym tle? To odznaka za osiągnięcie wysokości 44 250 stóp (13 km) w locie na fali w Sierra Nevada w Kalifornii, 19 marca 1952 roku. Od razu zaznaczam, że nie jestem pilotem. Rekordową wysokość uzyskałem jako pasażer dwumiejscowego szybowca, który pilotował Larry Edgar. Ja pełniłem jedynie funkcję meteorologa obsługując liczne przyrządy pomiarowe, aparaty filmowe i obserwując nasze „przeskoki" od jednej soczewki do drugiej. Osiągnęliśmy wówczas trzecią soczewkę, najwyższą i stąd moja odznaka".

Amerykanin Harold Klieforth od 10 lat zajmuje się meteorologią lotniczą. Napisał szereg prac na temat badań ruchów falowych. Jedną z nowych prac o fali nad Sierra Nevada wygłosił na tegorocznym kongresie OSTIV. Pracuje w ośrodku naukowo-badawczym wojsk lotniczych USA w Cambridge. W Polsce jest po raz pierwszy, mimo iż zna dobrze Europę. Ostatnio był na wspólnym zjeździe meteorologów USA i Skandynawii, który odbywał się w Norwegii. Stamtąd to prosto przyjechał do Polski, by wygłosić tu swój referat. Uważa, iż w Polsce istnieją dobre warunki do przelotów szybowcowych. Organizację kongresu w Lesznie ocenia wysoko.

Czy ma jakieś specjalne zainteresowanie poza meteorologią? Owszem, jest nim wspinaczka górska — alpinizm. Ten sport umożliwia wypoczynek po pracy, a także pozwala na bardziej bezpośrednie obcowanie z wiatrami, chmurami i wszystkimi innymi zjawiskami, które być może łatwiej zgłębić później w ciszy pracowni naukowej.

Klieforth jest przedstawicielem młodego pokolenia (ma obecnie 30 lat) naukowców, którzy ściśle wiążą teorię z praktyką. I nie wyobrażają sobie pracy meteorologa bez bezpośredniego kontaktu z przedmiotem badań. Film, którym Klieforth ilustrował swój odczyt, był tego namacalnym dowodem.

Dziękuję p. Klieforth'owi za kilka informacji i życząc powodzenia w dalszej pracy otrzymuję serdeczny uśmiech i uścisk dłoni zdolny powalić atletę.

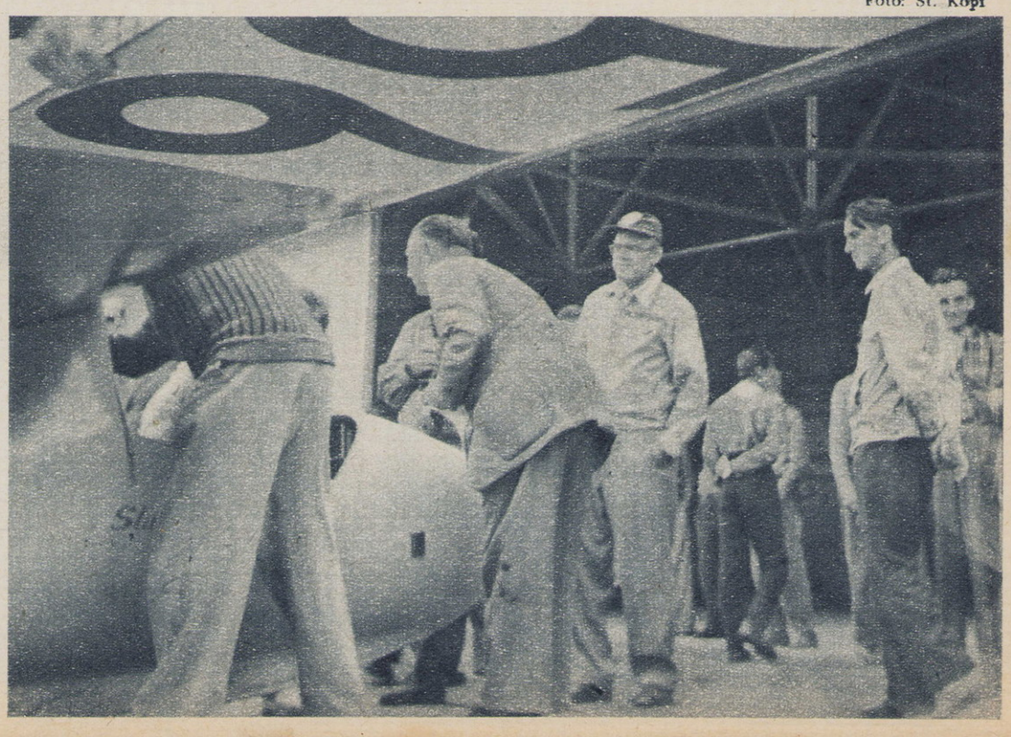
---

cach i samolotach. Osią zainteresowań delegatów z OSTIV-u był samolot „Kania" z PZL-Mielec, który dnia 29 czerwca zachwycał wszystkich swoimi właściwościami lotnymi: prędkością wznoszenia i prędkością minimalną, bez tendencji do utraty sterowności. Na „Kani" pilotowanej przez pilota doświadczalnego z Mielca Tadeusza Gołębiewskiego latali ostivowcy — piloci tej miary co Wolf Hirth (NRF), dr Eichenberger (Szwajcaria) i B. Woodward (Anglia). Wszyscy oni wygłaszali zgodne opinie o „Kani", nazywając ją niezwykle udanym samolotem zarówno dla celów sportowych jak i holowania szybowców (pokaz holowania był także!). Wypowiedzi wszystkich osób zostały utrwalone w książce pamiątkowej zakładów mieleckich. Przypuszczalnie mniej już teraz będzie obiekcji i wreszcie zobaczymy seryjne egzemplarze „Kani", a kto wie czy i nie eksportowe!?

Na zakończenie obrad OSTIV-u odbył się dnia 28 czerwca w Osiecznej bankiet dla uczestników i zaproszonych gości. Na bankiecie tym dyrektor p. Agesilas (Francja) wręczył prezesowi APRL, ministrowi Antosiewiczowi pamiątkowy medal. Taki sam medal otrzymał prezydent OSTIV p. de Lange. Nasz prezes wręczył pamiątkowe proporce APRL dyrektorowi Biura FAI p. Gillmanowi oraz panom de Lange i Agesilas. Od byłego prezesa Aeroklubu NRF Wolfa Hirtha prezes nasz otrzymał na pamiątkę ostatnie — 30 wydanie znanej książki „Handbuch des Segelfliegens" z dedykacją autora.

VII Kongres OSTIV zakończony (o terminie następnego jeszcze nie wiadomo). Przyniósł on zapewne dużo nowego i ciekawego materiału wszystkim uczestnikom, pozwolił na wymianę poglądów, a co uważam za najważniejsze — umożliwił wreszcie po raz pierwszy naszym inżynierom i naukowcom nawiązanie kontaktów międzynarodowych, koniecznych przecież dla dalszego rozwoju szybownictwa.

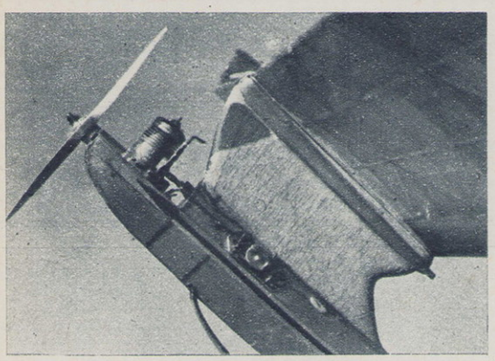
PAWEŁ ELSZTEIN



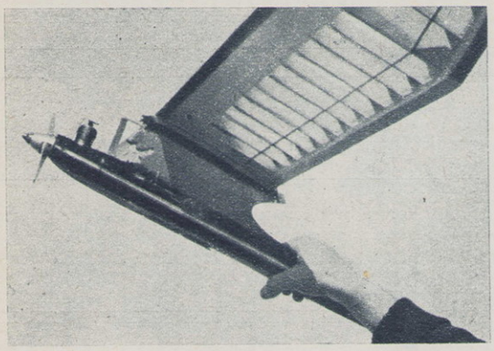
Komisja oceny standartów przy codziennej pracy. Egzaminowany jest szybowiec Slingsby „Skylark-2" (Anglia). Egzaminatorami widocznymi w środku zdjęcia są Abrial — Francja i P. Schweizer — USA.
Foto: St. Kopf

DUNAKESZI–1958

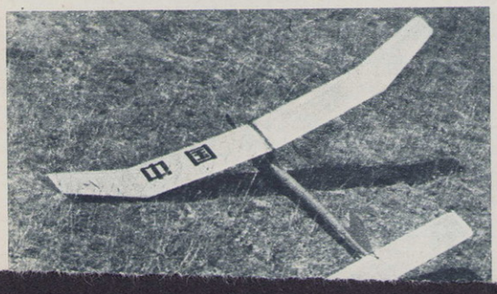
FOTOREPORTAŻ W. SCHIERA
z VI zawodów modeli latających



Przednia część modelu W. Pietuchowa — ZSRR.



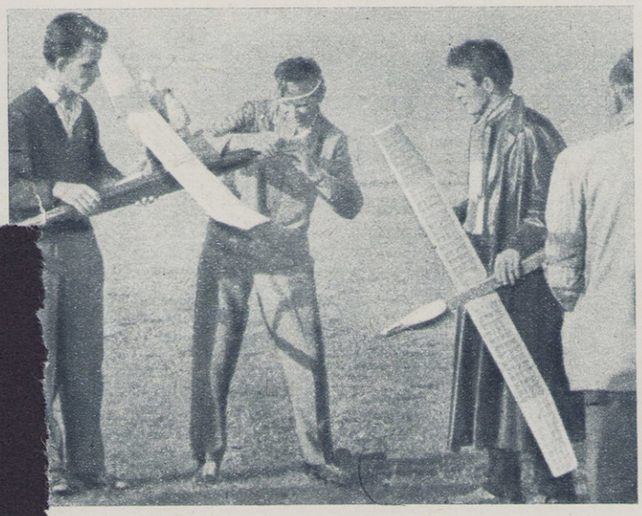
Oryginalny model Ördögha — Węgry B. Latał doskonale.



Zwycięstwo zespołowe naszych modelarzy w tegorocznych zawodach międzynarodowych na Węgrzech jest dużym sukcesem. Zawodnicy polscy współzawodniczyli ze znanymi mistrzami, jak np. Pietuchow i Sokołow — ZSRR czy Ciżek — CSR.

Odniesione zwycięstwo ocenić trzeba wysoko, a wyczynowcom trzeba życzyć, by nie ustawali w dalszej pracy i treningu, a o sukcesy nie będzie wówczas trudno.

Obok: Antoni Sulisz — Polska, oblatuje swój doskonały model szybowca na lotnisku Dunakeszi pod Budapesztem.

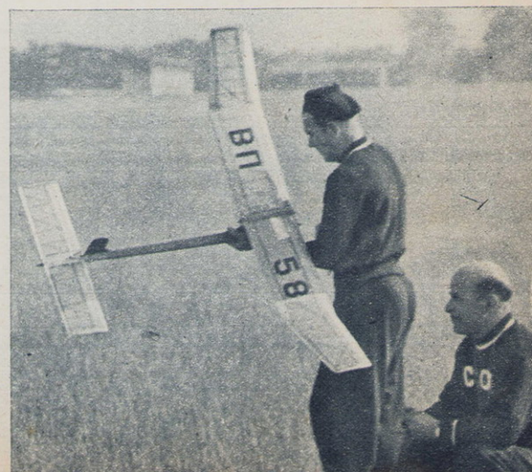


tnie przygotowania przed startem modelu St. Żurada — Polska.

Reprezentant Węgier A. Meczner, zdobywca I miejsca.

W. Pietuchow — ZSRR ze swoim modelem silnikowym.

czyk Sziu-Min-Szczen z modelem szybowca.



KLUB MIŁOSNIKOW LOTNICTWA

KML SKRZYDLATA POLSKA

MAGAZYN MIŁOSNIKÓW PIĘKNEJ DZIEDZINY, RÓZNYCH WIADOMOSCI LOTNICZYCH DAWNYCH I NOWYCH, DLA ZABAWY I POŻYTKU OSÓB OBOJGA PŁCI, WSZELKIEGO WIEKU I STANU.

Między nami KaeMeLowcami

NAJWIĘKSZĄ imprezę szybowcową — VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata — mamy już poza sobą. W ciągu dwóch tygodni na strzyżewickim lotnisku, tam gdzie wielu z Was stawia swe pierwsze kroki w tym pięknym sporcie szybowcowym, walczyło o zaszczytne tytuły mistrzów 61 pilotów z 22 krajów. Przebieg i wyniki tej walki są już Wam znane z poprzednich numerów „Skrzydlatej". Teraz czas na ogłoszenie wyników naszego „Toto-Lotka".

Otóż **odpowiedzi przyszło** dużo więcej niż członków KML, bo **około 2 000.** Były one bardzo różne. Największą ilość głosów na mistrzów w klasie otwartej otrzymali — Marian Gorzelak, Anthony Deane Drummond (W. Brytania), Bożidar Komac (Jugosławia), a w klasie otwartej — Jerzy Wojnar, Tony Goodhart i Philip Wills (obaj W. Brytania).

Tymczasem mistrzowie otrzymali naprawdę znikomą ilość głosów: **Ernst Haase jeden głos, a Adam Witek — trzy.** Tak więc oficjalne wyniki „Toto-Lotka" przedstawiają się następująco: nagrodę za dwa trafienia (Haase — Witek) — zdjęcia mistrzów, prospekt wydany specjalnie na mistrzostwa, w którym znajdują się m. in: zarys historyczny mistrzostw i ich wyniki, tabela szybowcowych rekordów międzynarodowych i szereg innych ciekawostek, książkę o polskim szybownictwie prof. Humena oraz serwis zdjęć z mistrzostw otrzymuje **Tadeusz Durak z Trzemeszna;** za jedno trafienie (Witek) — zdjęcia mistrzów otrzymują: **Aleksandra Hasińska z Milicza i Jarogniew Dunajski z Wrocławia.**

Nagrody wysyłamy pocztą.

Lamus

„MOSKWY" SIERGIEJA ILIUSZYNA

Nie wszyscy może wiedzą o szczególnym przywiązaniu znanego konstruktora radzieckiego dr. inż. Siergieja Iliuszyna do Moskwy. Znalazło to swoje odbicie w nazwach projektowanych przez niego maszyn w długim okresie zawartym między rokiem 1923 i 1958.

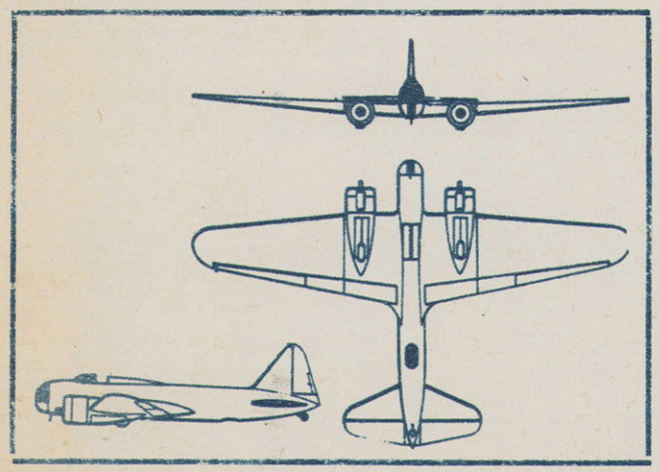
Pierwsza „Moskwa" była szybowcem, na którym w 1925 r. piloci radzieccy brali udział w zawodach międzynarodowych w Niemczech. Przypomnijmy dane szybowca: rozpiętość — 12 m, długość — 8,3 m, doskonałość — 15.

W 1932 r. S. Iliuszyn opracował w biurze konstrukcyjnym przy zakładzie lotniczym im. Mienżynskiego znany później samolot nazwany CKB-26 (Centralne Biuro Konstrukcyjne). Była to transportowa maszyna dwusilnikowa o wielkim zasięgu. Samolot ten stał się prawzorem podstawowego w latach wojny bombowca radzieckiego noszącego nazwę DB-3, DB-3F oraz Il-4. Na jednej z pierwszych wersji, CKB-30 (1933 r.), pilot doświadczalny Władimir Kokkinaki ustanowił szereg miedzynarodowych rekordów wysokości (17 lipca 1936 r. — 11 294 m z obciążeniem 500 kG, 3 sierpnia 1936 r. — 13 713 m, 21 sierpnia 1936 r. — 12 101 m z obciążeniem 1 000 kG, 7 września 1936 r. — 11 005 m z obciążeniem 2 000 kG) oraz wykonał po raz pierwszy na maszynie dwusilnikowej — pętlę. Na jednym z samolotów CKB-30 nazwanym „Moskwa" W. Kokkinaki wykonał w 1936 r. przelot bez lądowania Moskwa — Baku — Moskwa.

Jesienią 1937 r. W. Kokkinaki przeleciał trasę ponad 5 000 km (Moskwa — Sewastopol — Świerdłowsk — Moskwa). Latem 1938 r. tenże pilot odbył przelot z Moskwy w okolice Władywostoku (7 600 km w czasie 24 h 36 min.). 25 kwietnia 1939 r. na tejże „Moskwie" W. Kokkinaki i nawigator M. Gordienko wykonali przelot z Moskwy do Ameryki, przebywając 8 000 km w czasie 22 h 56 min. Samolot ten w licznych wersjach był używany przez lotnictwo radzieckie do 1943 r.

Następną „Moskwą" Iliuszyna jest najnowszy pasażerski samolot turbośmigłowy Ił-18, którego osiągi i zalety eksploatacyjne stawiają go w rzędzie najlepszych maszyn tego typu na świecie.

Tak przejawia się miłość do pięknego miasta w działalności wielkiego konstruktora.



INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

postaramy się zamieścić jeszcze w bieżącym roku.

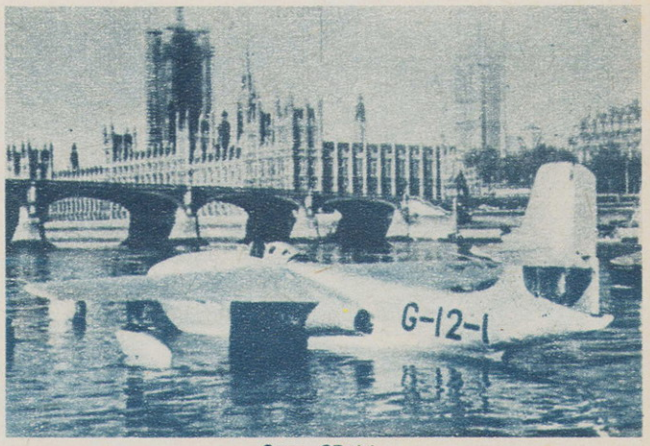
Spełniając prośbę o zamieszczenie zdjęć samolotów lotnictwa morskiego reprodukujemy fotografię amerykańskiego wodnosamolotu Vought „Corsair" SU-2 z r. 1933, który w swoim czasie wchodził w skład wyposażenia lotnictwa floty USA. Druga fotografia pokazuje jedną z ostatnich prób budowy samolotu myśliwskiego dla lotnictwa morskiego w postaci łodzi latającej. Podjęta była ona w roku 1949 w Wielkiej Brytanii przez firmę Saunders Roe. Samolot, oznaczony Saro SR/A 1, nie wszedł do produkcji seryjnej. Później próbę tę powtórzyła firma Convair w USA (samolot „delta" XF2Y-1 „Sea Dart"), również bez większego powodzenia.

Kol. Januszowi Banaszkiewiczowi z Tczewa, który w swoim czasie prosił o dane samolotu amerykańskiego F—102A, możemy je obecnie podać, gdyż stały się dostępne. W sprawie tej m. in. napisał do redakcji obszerny list jeden z naszych stałych czytelników z CSR — Josef Götz z Pilzna, wyraźnie prosząc o uzupełnienie informacji dla kol. J. B.

A więc dane F—102A są następujące. **Wymiary:** rozpiętość — 11,63 m, długość — 20,80 m, pow. nośna — 44 m², skos skrzydeł — 60°, grubość profilu — 4%, wydłużenie — 2,56. **Ciężary:** całkowity (bez uzbrojenia) — 11 000 kG, całkowity (z uzbrojeniem) — 16 000 kG. **Osiągi:** prędkość max. — Ma = 1,4 pułap — 18 000 m, zasięg — 2 000 km. F—102A ma silnik turbodmuchawy Pratt — Whitney J-57-P23 o ciągu 5 450 kG (z dopalaczem 7 900 kG). Uzbrojenie stanowią rakiety „Falcon".

inż. R. W.

„Corsair" SU—2



Saro SR/A1

Kol. P. Oleszczuk z Warszawy. Wojskowe lotnictwo morskie uległo w ciągu ostatnich dwudziestu kilku lat, a zwłaszcza w okresie ostatniej wojny, wielkiej przemianie. Dziś w skład lotnictwa morskiego wchodzą niemal wyłącznie samoloty lądowe stacjonowane bądź w bazach na wybrzeżu bądź też na lotniskowcach. Te ostatnie stanowią dziś trzon nowoczesnych flot wojennych mocarstw morskich. Ostatnią zewnętrzną formą odróżniającą na całym świecie lotnictwo morskie od lądowego jest to, że personel latający i obsługa zaopatrzony jest w mundury marynarskie. W Polsce również istnieje lotnictwo morskie. Artykuł na temat lotnictwa morskiego

Poczta LOTNICZA

Jacek Chmielewski z Gazomi kończy na przyszły rok szkołę podstawową i chce zostać pilotem. Martwi się jednak, że jego młody wiek (13 lat) nie pozwoli mu pójść od razu do szkoły lotniczej. „Co będę — pisze on — porabiał w ciągu tych trzech lat, czekając aż ukończę 16 rok życia i pójdę do lotnictwa?"

Nie ma powodu do zmartwienia, Jacku. Jesteś w błędzie sądząc, że po ukończeniu szkoły podstawowej będziesz przyjęty na szkolenie lotnicze. Z takim wykształceniem nie przyjmą Cię ani do aeroklubu ani do OSL. Tak więc, po ukończeniu szkoły podstawowej, musisz koniecznie kontynuować naukę w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej. Gdy skończysz 16 lat, będziesz mógł rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie, ucząc się dalej w szkole. Potem, gdy będziesz miał już lat 18 i świadectwo dojrzałości w kieszeni — możesz pomyśleć o Oficerskiej Szkole Lotniczej.

Do KML zapisaliśmy Cię. Twoich kolegów zapiszemy wówczas, gdy prześlesz ich nazwiska.

„Ciekawa" z Lublina oraz **Bogusław B. z Tczewa.** W redakcji naszej realizowana jest zasada nie udzielania odpowiedzi na listy anonimowe. Dla tego też poruszone przez Was sprawy nie mogą zostać wyjaśnione.

Harcerskie SKRZYDŁA

Redaguje referat lotniczy GK ZHP **Nr 27**

WZYWAMY LOTNICZE POGOTOWIE SANITARNE

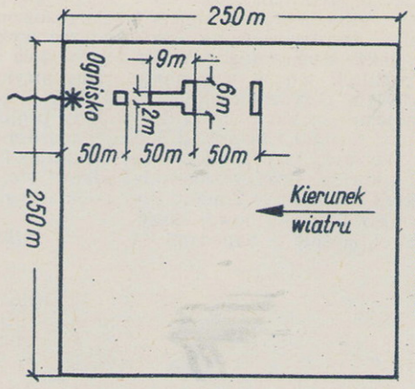
Pogotowie lotnicze w naszym kraju wyposażone jest w przeszło 70 samolotów. Stacje pogotowia lotniczego znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich i niektórych większych miastach powiatowych. Ilość lotów z jednej stacji dochodzi do 15 dziennie. Może w niedługim czasie trzeba będzie wezwać samolot do Twojej miejscowości.

Wasza drużyna może przygotować wszystko do lądowania samolotu. Trzeba w tym celu wyszukać odpowiednie lądowisko lub kilka lądowisk — szczegóły patrz niżej — oraz zawiadomić miejscowe pogotowie ratunkowe, że drużyna w każdej chwili jest gotowa przygotować lądowisko na przyjęcie samolotu. Miejsce na lądowisko można też wyszukać w pobliżu swego obozu harcerskiego.

Lotnicze pogotowie ratunkowe transportuje chorych wymagających natychmiastowej operacji, dostarcza krew do transfuzji i leki w nagłych wypadkach oraz przywozi lekarzy specjalistów. W braku lądowiska lekarstwa lub lekarza zrzuca na spadochronie. Pogotowie lotnicze należy wzywać po uprzednim porozumieniu się z powiatową stacją pogotowia ratunkowego, która decyduje czy przewóz samolotem jest niezbędny. W wyjątkowym wypadku może zdecydować lekarz. Numer telefonu 09 daje połączenie z pogotowiem ratunkowym w każdym mieście wojewódzkim, zaś w Warszawie — telefon 94356 i 94457. Transport chorych samolotami jest bezpłatny, w ramach ubezpieczeń.

Dla samolotu należy przygotować lądowisko, odpowiadające następującym warunkom: wymiary pola 250 x 250 m, teren równy, bez kretowisk, bez rowów, bruzd, krzaków itp., twardy (nie podmokły!). Najlepiej nadają się ugory, suche łąki, rżyska. Należy zwrócić baczną uwagę, by w kierunku wiatru (samolot musi startować i lądować pod wiatr) nie było w pobliżu drzew, linii wysokiego napięcia, wież, wysokich budynków itp. W zimie samoloty lądują na nartach, nawet przy grubej warstwie śniegu. Na lodzie (na jeziorze) samolot może lądować dopiero przy grubości pokrywy lodowej 25—30 cm.

Na lądowisku oprócz znaków z płacht (patrz rys.) — w lecie białych, w zimie czarnych — należy koniecznia rozpalić silnie dymiące ognisko, celem dokładnego wskazania pilotowi kierunku wiatru.



Kronika drużyn lotniczych

DRUŻYNY NA SZYBOWISKACH

W roku bieżącym drużyny lotnicze urządziły wprost „inwazję" na szybowiska. Na dwadzieścia parę obozów szybowcowych organizowanych przez aeroklubu, w około dwudziestu biorą udział drużyny harcerskie:

— w Bielsku — 15 DH z Bielska
— w Częstochowie — harcerze z Częstochowy
— w Elblągu — szczep lotniczy Gdańsk Śródmieście
— w Grudziądzu — drużyna lotnicza z Grudziądza
— w Inowrocławiu — dwie drużyny harcerskie
— w Krośnie — harcerze z Krosna
— w Lublinie — drużyny lotnicze z Lublina
— w Mielcu — 12 DH z Mielca
— w Rzeszowie — harcerze z Rzeszowa
— w Stalowej Woli — harcerze ze Stalowej Woli i Rozwadowa
— w Szczecinie — harcerze ze Szczecina
— w Toruniu — drużyny lotnicze z Torunia
— w Tęgoborzu — harcerze z hufca Nowy Sącz
— w Oleśnicy — harcerze z Oleśnicy, Wrocławia i Dolnego Śląska
— w Łodzi — harcerze z woj. łódzkiego
— w Warszawie — harcerze 9 DH w Warszawie
— w Strzebielinie — zastępowi i drużynowi drużyn lotniczych oraz harcerki

Sprawności lotnicze

METEOROLOG

1. Potrafi zmierzyć temperaturę powietrza, jego ciśnienie oraz wilgotność bezwzględną i względną. Zna działanie przyrządów pomiarowych i potrafi je obsługiwać. Prowadzi obserwacje meteorologiczne. Zapisywać wyniki pomiarów co najmniej przez 4 tygodnie. Zna pionową budowę atmosfery.

2. Umie zmierzyć oraz ocenić na oko prędkość wiatru. Umie posługiwać się przyrządami pomiarowymi. Zna przyczyny powstawania wiatru. Wie co to są izobary. Zna kierunki wiatru w niżu i w wyżu oraz przebieg wiatrów górnych i dolnych.

3. Wskaże w jakich warunkach powstają prądy wznoszące i zna ich zależność od równowagi atmosfery. Rozróżnia poszczególne rodzaje termiki. Pokaże za pomocą kamienia w rzece sposób powstawania falowych prądów wznoszących. Wskaże teren nad którym powstają prądy wznoszące.

4. Rozpoznaje rodzaje chmur i określi ich wysokość. Zna przyczyny powstawania chmur. Określi wielkość zachmurzenia nieba. Zna zależność wilgotności względnej od temperatury. Wyjaśni zależność między siłą prądów wznoszących a wielkością opadów. Zna rodzaje i przyczyny powstawania mgieł i burz.

5. Rozróżnia rodzaje mas powietrza. Rozpozna front zimny i ciepły oraz okluzję zimną i ciepłą. Wskaże oznaki ich zbliżania się i na tej podstawie potrafi przewidywać pogodę. Zna przekroje frontów i okluzji. Rozpoznaje pogodę wyżową i niżową.

6. Rozpoznaje zasadnicze znaki synoptyczne. Potrafi posługiwać się mapą synoptyczną i na jej podstawie przewidywać pogodę. Przewiduje pogodę na podstawie zjawisk przyrody. Odczyta lotniczy komunikat meteorologiczny.

7. Przeprowadził kilka gier na tematy meteorologiczne.

ABC SAMOLOTU

PODZIAŁ SILNIKÓW PRZELOTOWYCH

Silniki przelotowe stanowią wielką grupę silników lotniczych, wytwarzających napęd bezpośredni i korzystających z powietrza atmosferycznego.

Grupa ta dzieli się na kilka rodzajów silników, zupełnie odmiennych konstrukcyjnie, mających zasadniczą wspólną cechę — są to, jak się popularnie mówi, silniki odrzutowe.

Najbardziej właściwym wydaje się podział silników przelotowych w zależności od sposobu sprężania powietrza wpływającego do komory spalania.

Powietrze może być sprężane przy pomocy specjalnej sprężarki — jest to wówczas **silnik przelotowy sprężarkowy** (zwany częściej silnikiem turboodrzutowym). Silniki turboodrzutowe stanowią ilościowo przeważającą grupę silników przelotowych, są konstruowane i udoskonalane w wielu państwach. Można powiedzieć, że w historii rozwoju napędu lotniczego ostatnie dziesięć lat stanowi erę przelotowych silników sprężarkowych.

Konstruktorów od dawna pociągała myśl zbudowania silnika przelotowego bez specjalnej sprężarki, a więc bardzo lekkich i prostych w budowie. Silniki takie zostały skonstruowane i to w oparciu o dwie nieco odmienne zasady pracy. Są to grupy **silników strumieniowych** oraz **silników pulsacyjnych.**

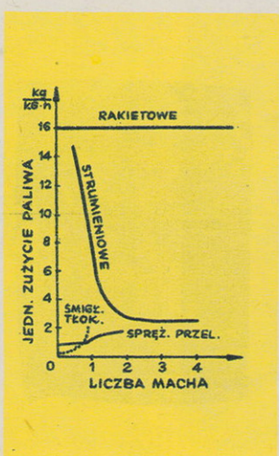
W silnikach sprężanie powietrza jest dokonywane przez wykorzystanie energii strumienia powietrza. Wlot silnika strumieniowego jest tak ukształtowany, że wlatujące powietrze spręża się samoczynnie. Rzeczą oczywistą jest, że aby następowało sprężanie i wynikająca z tego praca silnika, musi istnieć ruch strumienia powietrza względem silnika. Silnik strumieniowy nie może z tego powodu pracować w miejscu — jest zupełnie nieprzydatny np. przy starcie. Posiada jednak olbrzymią zaletę — brak w nim części ruchomych.

Silniki pulsacyjne mają obecnie właściwie charakter historyczny. Pierwszym silnikiem pulsacyjnych zastosowanym szerzej był silnik inż. Schmidta użyty do napędu pocisku V-1.

Silniki pulsacyjne nie rozpowszechniły się z powodu ich dużego jednostkowego zużycia paliwa i trudności w uzyskaniu większego ciągu.

Obecnie w kilku krajach prowadzi się prace nad budową małych silników pulsacyjnych. W Polsce silniki takie skonstruował inż. Stanisław Wójcicki.

Powszechnie stosowane są zaworowe silniczki pulsacyjne do napędu modeli latających.



CO CZYTAĆ

„POD NIEBEM BAŁTYKU" Mikołaj Czukowski. Przełożył z rosyjskiego Adam Galis. Okładkę i kartę tytułową projektował M. Pokora. Wydawnictwo MON. Warszawa 1958. Wydanie I. Str. 579. Nakład 5 000 egz. Cena zł 30.

Wśród książek mających za temat drugą wojnę światową powieść Czukowskiego zajmuje szczególną pozycję, jest bowiem życiorysem radzieckiej myśliwskiej eskadry lotniczej. Życie lotników walczących w niezwykle trudnych, wprost nie do opisania ciężkich warunkach materialnych i taktycznych — a jednak odnoszących bez przerwy sukcesy — jest opisane z dużym talentem. Pisarz opowiada również o drugiej linii frontu — oblężonym Leningradzie i jego mieszkańcach, o kobietach, starcach i dzieciach. O warunkach pracy lotniczej w Leningradzie tak mówi historia ubiegłej wojny: „We wszystkich etapach walk o Leningrad wielką rolę odegrało lotnictwo. W dniach oblężenia lotnicy z powodzeniem zastosowali różne taktyczne sposoby prowadzenia walki. Trudność obrony przeciwlotniczej Leningradu polegała na tym, że linia frontu przebiegała blisko samego miasta i dlatego w wypadku pojawienia się samolotów wroga radzieckie myśliwce nie miały już czasu, aby przygotować się do startu. Bombowce hitlerowskie przeciąwszy linię frontu potrzebowały zaledwie kilku minut, aby znaleźć się nad centrum miasta. Mimo tego i mimo, że lotniska były w zasięgu nieprzyjacielskiej artylerii, myśliwcy radzieccy tak zręcznie organizowali swe działania, że samoloty wroga nigdy nie mogły bezkarnie operować nad miastem. Lotnicy skutecznie zwalczali także artylerię wroga i dobrze osłaniali jezioro Ładoga — jedyną drogę łączącą Leningrad z resztą kraju. Podczas swych ataków powietrznych na Leningrad wróg stracił wielką ilość samolotów. Zimą 1943 r. radzieccy lotnicy — mimo bardzo trudnych warunków meteorologicznych — udzielili poważnej pomocy wojskom lądowym w przerwaniu blokady Leningradu".

Jeżeli chodzi o terminologię lotniczą, to — poza nieznacznymi mankamentami — przekład jest zupełnie poprawny.

J. KOWNACKI

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

„MUCHA-100" — MOTOSZYBOWCEM?

W przeciwieństwie do poprzednich wypowiedzi na łamach „Skrzydlatej Polski" pragnę zająć się stroną techniczną tego fascynującego tematu.

Autor artykułu z nr 14 „Skrzydlatej Polski" M. Offierski, przekazując czytelnikom swe doświadczenia, w zakończeniu pisze: „Kończę ten artykuł z przekonaniem, iż czytelnicy zrozumieją, że „Bąk" nie był tylko małym udanym samolotem...". Nie umniejszając własności lotnych „Bąka" czy „Pegaza", patrząc jedynie na wspomniane konstrukcje okiem przeciętnego szybownika, można mimo wszystko powiedzieć: a jednak samoloty!

Wydaje mi się, że chcąc aby przeciętny szybownik nie miał trudności w opanowaniu motoszybowca (przynajmniej w pierwszej fazie), musi on w „każdym calu" przypominać szybowiec) i to zarówno układem jak i techniką pilotowania.

Spróbujmy zatem określić jakim być powinien motoszybowiec. Ponieważ ma przypominać szybowiec, proponuję układ ortodoksyjny, podwozie jednokołowe z hamulcem szczękowym. Ze względu na przyzwyczajenia szybownika — silnik winien być umieszczony na wieżyczce za kabiną pilota. Co do własności lotnych — wymagania powinny kształtować się następująco: doskonałość w locie z zatrzymanym silnikiem 15—20, biegunowa prędkości możliwie płaska, dla osiągnięcia stromego podejścia do lądowania — skrzydło zaopatrzone w skuteczne hamulce aerodynamiczne. Prędkość maksymalna w locie silnikowym około 100—120 km/h i odpowiedni zapas paliwa zadowoliłyby na pewno.

Z powyższego wynika, że wymagania są dość wysokie i trudno byłoby je spełnić nie mając doświadczenia. Czas i koszty budowy prototypów — to druga, bardzo zresztą istotna sprawa stojąca na przeszkodzie szybkiemu rozwiązaniu tego problemu. Wydaje mi się, że bardzo rozsądnym wyjściem byłoby np. przekonstruowanie „Muchy-100", ograniczając się do wstawienia silnika oraz dokonania niezbędnych przeróbek.

Zastanówmy się czy w ten sposób można byłoby sprostać postawionym wyżej wymaganiom. Popularna „Mucha-100" ma już jako szybowiec od dawna ustaloną markę i szybownicy ją lubią. Osiągi dobre, sylwetka ładna, przyjemna w pilotażu.

A czy nadaje się do przeróbek tego typu? Myślę, że prawie idealnie. Za kabiną pilota, w górnej partii kadłuba, znajduje się obszerny bagażnik. Wstawiając doń wysuwany na teleskopowanej ramie 18-konny, 2-cylindrowy, szeregowy silnik ze składanym śmigłem, nie pogorszylibyśmy znacznie osiągów. Zbiornik paliwa znalazłby pomieszczenie tuż za plecami pilota, to jest tam, gdzie dotychczas mieszczą się butle instalacji tlenowej. Warto także wspomnieć, że rozwiązanie to nie zmieni wyważenia szybowca. Powstaje pytanie: czy to chociaż będzie dostatecznie wytrzymałe? Pomijając przeróbki kadłuba mające na celu między innymi zapewnienie dostatecznej wytrzymałości, skrzydła nie wymagałyby przeróbek, a konieczne jedynie byłoby wprowadzenie nowych, już i tak istniejących ograniczeń.

Pozostaje nadal otwarta sprawa silnika. W chwili obecnej lotnictwo nasze nie dysponuje idealnie pasującym silnikiem. Są zatem znowu dwie możliwości: albo wykonać zupełnie nowy, albo konstruować na bazie starego i jakże doskonałego „Volkswagena". Silnik ten w wykonaniu samochodowym przy czterech cylindrach i pojemności Vss = 1131 cm³, posiada moc Ne=30 KM przy 3 300 obr/min. Weźmy z tego silnika: dwa cylindry, głowicę, tłoki, korbowody i cały układ rozrządczy. Zmiany polegałyby na wykonaniu nowej skrzyni korbowej łącznie z napędami i rozrusznikiem (sterowany ręcznie z kabiny pilota) oraz nowego wału korbowego. Otrzymalibyśmy nowy, a jednak dobry ze względu na wypróbowane elementy silnik. Nie miałby on, jak się pozornie wydaje, tylko 15 KM lecz ok. 18-tu, a to ze względu na brak dmuchawy i bardzo krótki w nowym wykonaniu kanał ssący. Wydaje mi się, iż koszt takiej przeróbki znajdzie się w granicach 30 proc. wydatków na nowy prototyp.

Nawiązując do wypowiedzi moich poprzedników podkreślających przewagę silnika dwusuwowego, trzeba stwierdzić, że istotnie silnik ten jest prostszy w eksploatacji, nie znaczy to jednak, że silnik czterosuwowy jest gorszy. Uzyskanie wysokiego pojemnościowego wskaźnika mocy (a tym samym lekkości) dla rzędu 3 000 obr/min. jest w silniku dwusuwowym zagadnieniem dość trudnym i dlatego tak chętnie stosuje się system czterosuwowy. Kłopot znacznego spadku mocy z wysokością, jak i czasu grzania silnika czterosuwowego, można prosto rozwiązać wykorzystując pomysły, których opis niestety ze względu na ramy artykułu jest niemożliwy.

Tak więc naszkicowałem dyskusyjny projekt motoszybowca. Proszę jednocześnie, aby w sprawie tej zabrali głos fachowcy: szybowcowi, silnikowi i ci wszyscy, którym sprawa popularnego latania leży na sercu.

MIECZYSŁAW FOLTYŃSKI

„OSWOBODZENIE"

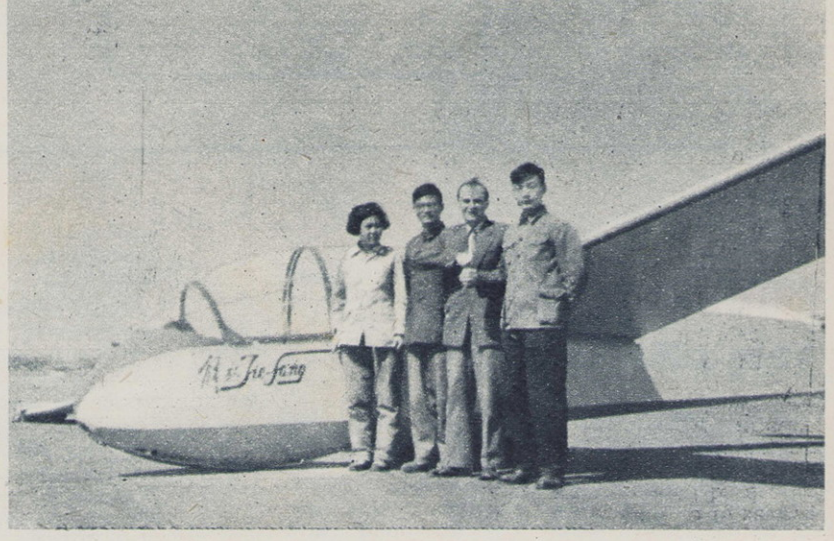
(Informacja własna)

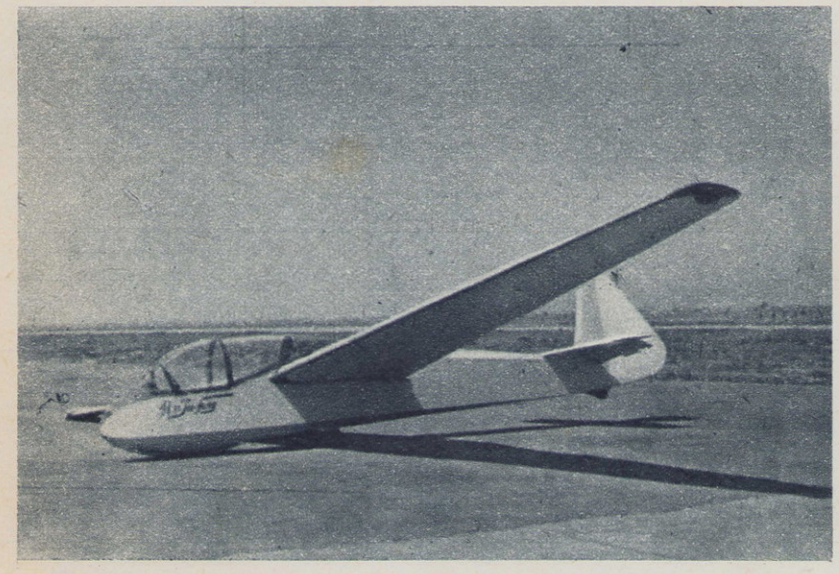
10 maja br. wieczorem o godz. 18,42 (o 11,42 czasu polskiego) po raz pierwszy wzniósł się w powietrze prototyp szybowca o nazwie „Oswobodzenie". Jest to pierwszy szybowiec całkowicie zaprojektowany w chińskim biurze konstrukcyjnym, pod kierownictwem specjalisty polskiego, inż. Niespała z SZD.

Pierwszy lot wykonany został przez pilota chińskiego. W ciągu pierwszego tygodnia prób szybowiec wykonał około 15 startów za samolotem i wyciągarką, w obsadzie pojedynczej i podwójnej.

„Oswobodzenie" jest dwumiejscowym szybowcem szkolnym. Dotychczasowe próby w locie są całkowicie zadowalające — w szczególności stwierdzono łatwy korkociąg i dużą skuteczność hamulców aerodynamicznych.

Pomyślne wyniki oblatania zamykają okres rozruchu biura konstrukcyjnego, związany z półtoraroczną działalnością inż. Niespała, który wrócił niedawno do Polski. (z)





Na zdjęciach: Szybowiec „Oswobodzenie" przed pierwszym lotem. Zdjęcie z prawej — inż. Józef Niespał (drugi od prawej) w otoczeniu chińskich towarzyszy pracy przed nowym szybowcem.

VI konkurencja w Lesznie

OSTATNIA SZANSA

PORANEK dnia 26 czerwca rozpoczął się bardziej ospale niż poprzednie, prawdopodobnie dlatego, że zanieczyszczające niebo chmury wskazywały na zbliżanie się frontu ciepłego. Wielu zawodników oczekiwało zapowiedzi o odwołaniu konkurencji. Stało się inaczej. Szybowce zaciągnięto na start, a pilotów poproszono na odprawę, na której ogłoszono rozegranie z kolei VI konkurencji mistrzostw. Zadanie dnia było następujące: przelot odległościowy po wyznaczonej trasie w kierunku na Inowrocław. Komunikat meteo nie był zachwycający:

Zachmurzenie 4/8 do 6/8, cumulusy o podstawie około 600 m podwyższające się do 800—1 000 m. Po południu wzrost chmur cumulus do 6/8—7/8. Wierzchołki chmur cumulus 2 000 — 2 500 m podwyższające się w kierunku północno-wschodnim do 3 000—4 500 m. Na początku trasy 5/8—7/8 chmur wysokich i średnich, na trasie od 3—5/8. Widzialność początkowo od 8—15 km polepszająca się od 15—25 km. Izoterma 0 około 2 400 m, w chmurach powyżej izotermy 0 słabe oblodzenie. Wiatry do 2 500 m początkowo słabe i zmienne około 10 km przechodzące na trasie na 300—330°. Prędkość 15 wzrastająca do 30. Warunki termiczne: średnie wznoszenia na początku trasy 0,5 m/sek, dalej na trasie od 0,5—1 m/sek, maksymalne 1,5 m/sek na początku, wzrastające do 2—2,5 m/sek. Miejscami wznoszenia będą zanikać.

Start rozpoczęto o godzinie 10.30. Mimo że wszelkie znaki na ziemi i niebie wskazywały nieuchronne zbliżanie się frontu ciepłego, niektórzy zawodnicy postanowili czekać na poprawę słabych wznoszeń. Do najbardziej cierpliwych należał Szwed Persson, najgroźniejszy rywal Adama Witka. Słabe warunki atmosferyczne w rejonie lotniska spowodowały, iż w chwilę po otwarciu startu zaczęli lądować pierwsi pechowcy. Większość jednak zawodników odeszła na trasę. Marian Gorzelak, zmuszony do lądowania po przeleceniu kilkunastu kilometrów, wraca na lotnisko, gdy pierwsze chmury frontowe zaczęły nadciągać nad Leszno. Startuje po raz drugi i znowu nie może odejść na trasę. Chmury całkowicie wygasiły termikę. Z zapartym tchem obserwowano jego trzeci start. Po pewnym czasie Gorzelakowi udało się oderwać od lotniska.

Tymczasem nadchodzą dalsze meldunki o lądowaniach pechowych zawodników. Z głośników płyną poprzedzane dźwięcznym attention... attention... nazwiska zawodników i miejscowości przygodnych lądowań.

W namiocie ekipy polskiej cisza. Andrzej Jankowski i Józef Dankowski w skupieniu słuchają meldunków z trasy. Wśród grupy kibiców jest prezes Aeroklubu PRL. Radio naszych pilotów podaje niepokojące wiadomości: wznoszenia 0 — 0,5 m/sek, wysokość rzędu 400 m. Wieści te nie są zbyt optymistyczne. Należy jednak przyznać, że pomimo bardzo trudnych warunków meteo i często wręcz krytycznych sytuacji meldunki Edka Makuli są zawsze rzeczowe. Leci on cały czas w czołówce, podaje co kilkanaście minut swoją pozycję i kolegów znajdujących się w pobliżu. On informuje o Witku, który leci z nim razem.

Po około dwóch godzinach lotu nadchodzi weselsza wiadomość: wysokość 700 m, wznoszenia 1—1,5 m/sek, w pobliżu jest trochę chmurek. W tym samym czasie przed mapą umieszczoną w okolicy kawiarenki zebrał się pokaźny tłumek członków ekip niemal wszystkich narodowości. Podawane przez głośniki miejsca lądowań są prędko nanoszone na mapę przy pomocy szpileczek z numerami startowymi danego zawodnika.

Na trasie przelotu warunki poprawiły się nieco i w rejonie Inowrocławia zaczęły się tworzyć wypiętrzone cumulusy. Nie mógł ich niestety wykorzystać Edek Makula, bowiem wkrótce po wejściu w chmurę stwierdził defekt zakrętomierza. Dalszy jego lot w chmurze był niecelowy; zaważyło to później na wyniku końcowym. Temu świetnemu pilotowi zabrakło zaledwie kilkuset metrów wysokości, aby obronić czwarte miejsce.

Emocja dochodzi do szczytu przed tablicą z mapą. Podano wiadomość o lądowaniu Haasego na lotnisku w Toruniu. Nikt na razie nie wie, gdzie są polscy piloci. Wkrótce jednak zaczęły nadchodzić dalsze meldunki o lądowaniach w okolicy Torunia, a wśród nich o zakończeniu lotu przez Makulę i Witka, którzy nie zdołali przeskoczyć lasu dzielącego ich od Torunia. I tutaj jeszcze raz okazało się jak bardzo byłaby przydała się Makuli doskonałość „Zefira".

Późnym wieczorem było już wiadomo o miejscach lądowania wszystkich zawodników z wyjątkiem Jugosłowianina Komaca. Przypuszczano, że poleciał bardzo daleko, albo siedzi w jakieś zapadłej miejscowości, z której nie może się dodzwonić. Okazało się inaczej. Po prostu ciągła łączność radiowa z wozem transportowym umożliwiła mu po wylądowaniu szybkie załadowanie szybowca i powrót do Leszna. Jego rezygnacja z zawiadomienia lotniska stała się przyczyną wielu emocji w Lesznie i kosztowała trochę nerwów kierownika ekipy jugosłowiańskiej.

Najlepszy wynik dnia uzyskał pilot Wielkiej Brytanii Nick Goodhart przelatując 209 km, natomiast w klasie standart Niemiec Heinrich Huth pokonał odległość 191 km.

Przelot odległościowy po wyznaczonej trasie, ze względu na niesprzyjające warunki pogodowe, był ostatnią konkurencją i ostatnią szansą poprawienia sobie lokaty w tabeli wyników VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. W walce o tytuł mistrza świata w klasie otwartej nie zaszły zmiany. Natomiast ostatnia konkurencja ugruntowała pozycję Adama Witka, który zapewnił Polsce zdobycie tytułu mistrzowskiego w klasie standart.

SŁAWOMIR MAKARUK

IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata

3 — 16 sierpnia — Bratysława

PO zwycięstwie skoczków czechosłowackich w Moskwie w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej, Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI). powierzyła Aeroklubowi Czechosłowackiemu organizację IV Spadochronowych Mistrzostw Świata, które odbędą się w dniach od 3 do 16 sierpnia 1958 roku w stolicy Słowacji — Bratysławie.

Uroczystość otwarcia mistrzostw poprzedzona zostanie wielkim międzynarodowym dniem lotnictwa. Oprócz gości zagranicznych weźmie w nim udział lotnictwo wojskowe Czechosłowacji, jak również lotnictwo sportowe reprezentujące wszystkie aerokluby regionalne CSR. Na lotnisku będzie można obejrzeć wystawę spadochronów.

Organizatorzy spodziewają się przyjazdu około osiemnastu ekip zagranicznych. Przewidywany jest udział takich państw jak: Argentyna, Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Francja, Hiszpania, Holandia, Izrael, Jugosławia, Kanada, Niemiecka Republika Federalna, Polska, Rumunia, Stany Zjednoczone, Węgry, Włochy i Związek Radziecki. Nie wymieniono tutaj gospodarzy, którzy jak wiadomo będą bronić tytułów mistrzowskich zdobytych dwa lata temu.

Aeroklub CSR powołał szereg komisji mających na celu sprawne przygotowanie tej wielkiej imprezy. Wyprodukowano już w dostatecznej ilości znaczki mistrzostw oraz wydrukowano plakaty. Uporządkowano okolice Vajnory, zasadzono kwiaty, a w Bratysławie odczuwa się atmosferę mistrzostw. W mieście można zobaczyć reklamy neonowe związane tematycznie z IV Spadochronowymi Mistrzostwami Świata. Dla zawodników i gości zagranicznych wydany będzie kalendarz obrazujący historię miasta, a ponadto zarys działalności aeroklubu miejscowego wraz z jego osiągnięciami lotniczymi.

Z całego świata nadchodzą wiadomości o przygotowaniach do mistrzostw. Trening przeprowadzają już Francuzi, Włosi, Jugosłowianie, Rumuni i Węgrzy. Bułgarzy wyłonią swoją reprezentację z grupy 15 mężczyzn i 7 kobiet. Ekipa Stanów Zjednoczonych zostanie ostatecznie ustalona po eliminacjach. Startować będą prawdopodobnie tylko mężczyźni. Intensywny trening przeszli już spadochroniarze radzieccy, czechosłowaccy i polscy. Oczywiście najwięcej interesują wszystkich informacje dotyczące treningu Czechosłowaków. Ciekawe jest, którym ze skoczków CSR przypadnie w udziale obrona tytułów wywalczonych w Moskwie?

Trudno dzisiaj snuć przypuszczenia co do ewentualnej reprezentacji CSR. Możemy na razie podać tylko nazwiska tych, których powołano na obóz doskonalący. Na nim dopiero w drodze eliminacji wyłoniona będzie drużyna Czechosłowacji. A oto najlepsi skoczkowie: 14 mężczyzn — Fiedler, Hrejsemnou, Jehlicka, Jindra, Kaplan, Kasik, Koubek, Krivan, Lukastik, Major, Maly, Ozabal, Ryba i Wiesner; 7 kobiet — Jarkovska, Maxova-Jiravska, Mjartanova, Rejzlova, Rybova, Vickova i Wiesnerova. Przygotowaniami kierują dwaj trenerzy: Hotek i Kuceravy.

Poważny kłopot jaki mieli do tej pory gospodarze został już przezwyciężony: zakupiono ostatnio w Związku Radzieckim 3 samoloty An-2. Dalsze 3 samoloty tego typu wypożyczy Aeroklubowi CSR na okres trwania mistrzostw organizacja radziecka DOSAAF.

Warto jeszcze dodać, że w ciągu ostatnich dwóch lat poważnie wzrósł poziom skoczków czechosłowackich. Są oni nadal groźnymi przeciwnikami spadochroniarzy Związku Radzieckiego, Francji i Jugosławii. Będą oni z pewnością chcieli powtórzyć swój sukces, który uzyskali przed dwoma laty.

TADEUSZ MALINOWSKI

Plakat wydany na mistrzostwa.

DYREKCJA ZSLS POSZUKUJE KIEROWNIKA

Dyrekcja Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego poszukuje kandydata na stanowisko kierownika Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego nr 2 w Jeżowie Sudeckim k. Jeleniej Góry. Wymagane kwalifikacje: wyższe studia techniczne o specjalizacji lotniczej i 3 lata praktyki na stanowisku kierowniczym, względnie średnie wykształcenie techniczne lotnicze i 10 lat praktyki na stanowisku kierowniczym. Po 3-miesięcznym okresie próbnym mieszkanie służbowe zapewnione. Warunki płacy do omówienia.

Zgłoszenia osobiste — wraz ze świadectwami, życiorysem i opiniami z poprzednich miejsc pracy — w Dyrekcji ZSLS w Warszawie, ul. Krucza 36, VI piętro, pokój nr 638.

POTRZEBNY INSTRUKTOR SZYBOWCOWY

Aeroklub Huty „Stalowa Wola" zatrudni od zaraz instruktora szybowcowego z pełnymi kwalifikacjami. Warunki do omówienia. Korespondencję należy kierować na adres: Aeroklub Huty „Stalowa Wola" — Dom Hutnika, woj. Rzeszowskie.

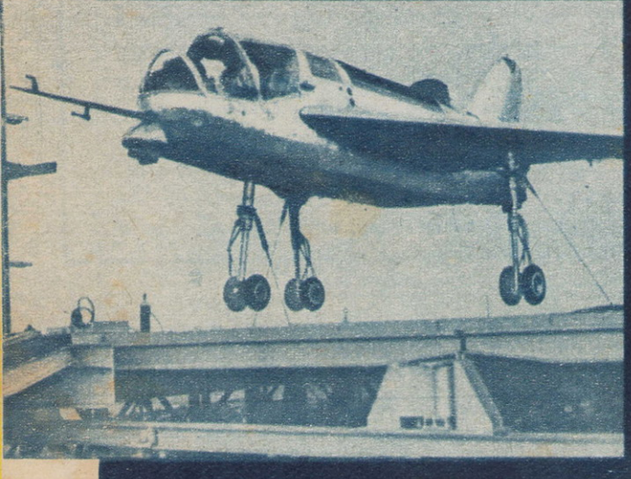
ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

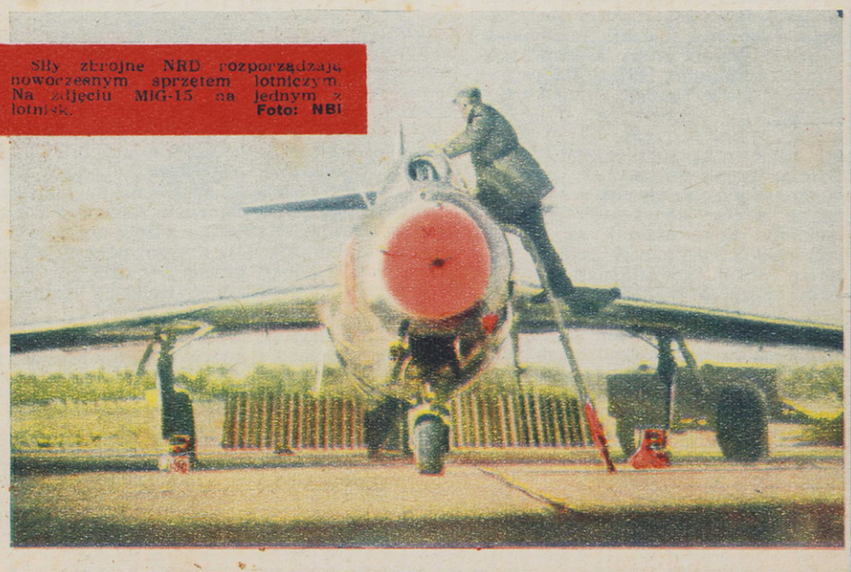
NAJWIĘKSZY brytyjski śmigłowiec turbinowy Westland-Westminster rozpoczął próbne loty. Ciężar śmigłowca w locie 14 ton. W wersji pasażerskiej zabierać będzie 46 pasażerów.
Foto: Westland Aircraft

OBROŃCOM SEWASTOPOLA. W mieście bohaterze Sewastopolu znajduje się pomnik (foto z prawej) wzniesiony ku czci lotników radzieckich broniących tego miasta podczas minionej wojny. Pomnik ustawiony jest na kurhanie Mamaja. Podczas walk, w ciągu zaledwie 25 dni radzieccy piloci zniszczyli ponad 300 samolotów hitlerowskich. Powyżej — samolot ŁA-15 na wystawie w Centralnym Domu Lotnictwa w Moskwie.
Foto: Sowietskaja Awiacja

RĘCZNY ROZRUCH DJINN'A. Jedna z brytyjskich firm zakupiła dwa francuskie śmigłowce turbinowe Djinn przeznaczone dla celów gospodarki rolnej. Na zdjęciu oryginalny, ręczny rozruch silnika Djinn'a.
Foto: The Aeroplane

ŚMIGŁOWIEC - AMFIBIA. Najnowszym śmigłowcem USA jest amfibia Sikorski S-62 przeznaczona do przewozu 8 pasażerów cywilnych lub 12 wojskowych. Moc silnika turbinowego 930 KM.
Foto: The Aeroplane



Lot na uwięzi samolotu Short SC-1. Zbudowany już dość dawno brytyjski samolot pionowego startu SC-1 rozpoczął próby pionowego startu — na razie na uwięzi.
Foto: The Aeroplane

Siły zbrojne NRD rozporządzają nowoczesnym sprzętem lotniczym. Na zdjęciu MiG-15 na jednym z lotnisk.
Foto: NBI